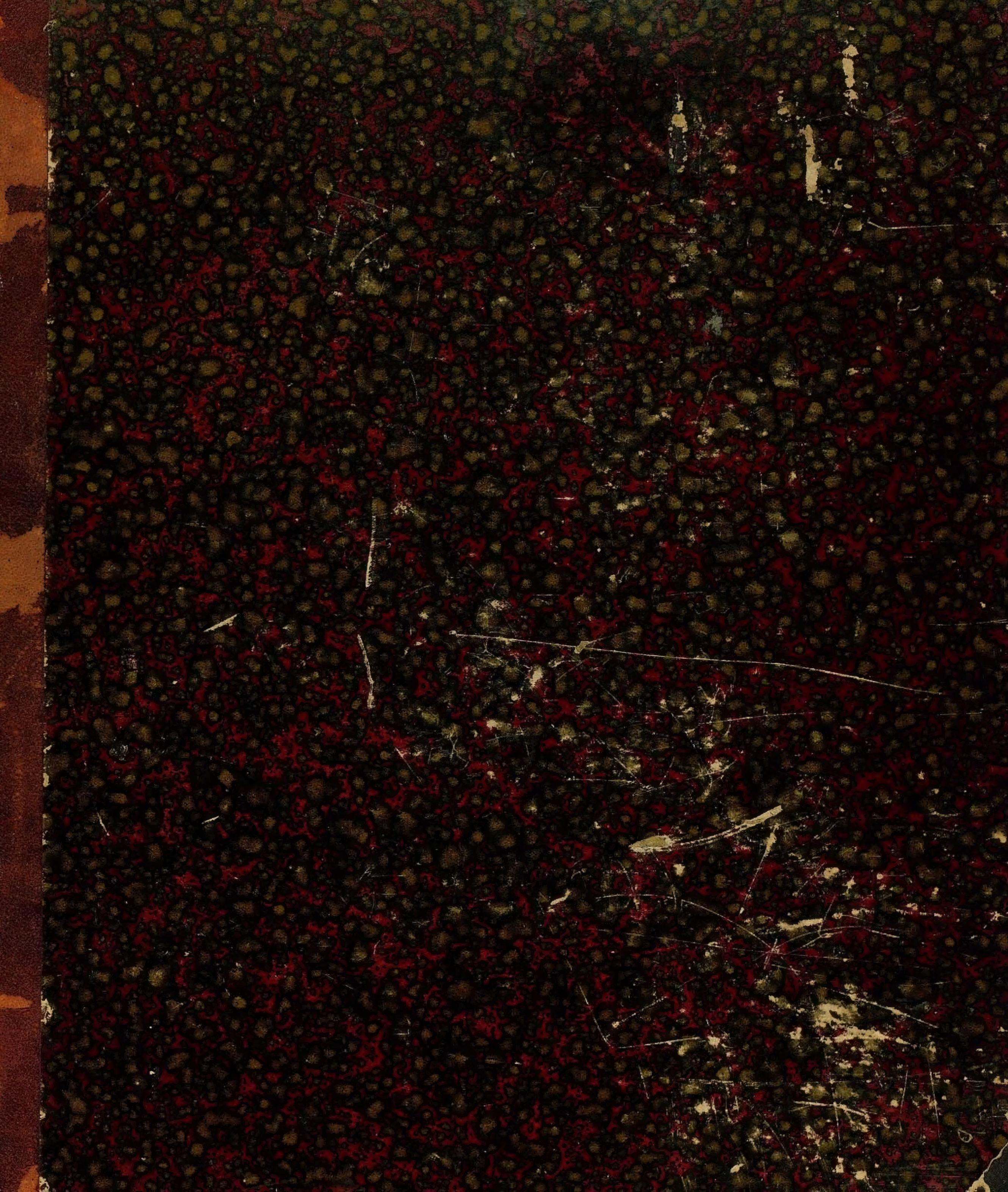


СБОРНИКЪ
СВѢДѢНІЙ О ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГАХЪ
ВЪ РОССІИ.

1870—1872.

ОТДѢЛЪ II.

РАЗНЫЯ СВѢДѢНІЯ О ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГАХЪ.

ОТДѢЛЪ III.

ТАБЛИЦЫ.

ИЗДАНІЕ СТАТИСТИЧЕСКАГО ОТДѢЛА МИНИСТЕРСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

ТИПОГРАФІЯ МИНИСТЕРСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ (А. БЕНКЕ), ПО ФОНТАНКѢ № 99.

1875.

СБОРНИКЪ
СВѢДѢНІЙ О ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГАХЪ
ВЪ РОССІИ.


2007040027

СБОРНИКЪ СВѢДѢНІЙ О ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГАХЪ ВЪ РОССІИ.

1870—1872.

ОТДѢЛЪ II. / III

РАЗНЫЯ СВѢДѢНІЯ О ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГАХЪ.

А. ХОДЪ РАЗВИТІЯ ЖЕЛѢЗНО-ДОРОЖНОЙ СѢТИ.
Б. ОБЩІЯ СВѢДѢНІЯ О ПОСТЕПЕННОМЪ РАЗРѢШЕНІИ И ОТКРЫТІИ ДОРОГЪ.
В. ЧАСТНЫЯ СВѢДѢНІЯ О ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГАХЪ.

ИЗДАНІЕ СТАТИСТИЧЕСКАГО ОТДѢЛА МИНИСТЕРСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
1875.

ПЕЧАТАНО ПО РАСПОРЯЖЕНІЮ СТАТИСТИЧЕСКАГО ОТДѢЛА МИНИСТЕРСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ.

ТИПОГРАФІЯ ЭКСПЕДИЦІИ ЗАГОТОВЛЕНІЯ ГОСУДАРСТВЕННЫХЪ БУМАГЪ.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

ОТДѢЛЪ II.

Къ этому Отдѣлу прилагается карта желѣзныхъ дорогъ по 1 января 1873 года.

ОТДѢЛЪ II.

Разныя свѣденія о желѣзныхъ дорогахъ за 1870, 1871 и 1872 годы.

А. Ходъ развитія желѣзно-дорожной сѣти.

23 Апрѣля 1866 года была утверждена сѣть желѣзныхъ дорогъ, въ которую вошло 14 линій: Московско-Курская, Курско-Кіевская, Кіево-Балтская съ Волочискою вѣтвію, Тирасполе-Кишиневская, Балто-Елисаветградская, Елисаветградо-Харьковская, Курско-Харьковско-Азовская, Ряжско-Моршанская, Поти-Тифлисская, Козлово-Воронежская, Елецко-Орловская, Елецко-Грязская, Шуйско-Ивановская и Козлово-Тамбовская.

Постройка всѣхъ этихъ дорогъ была разрѣшена въ 1866—1868 годахъ.

Кромѣ того, по особымъ Высочайшимъ повелѣніямъ, разрѣшено было въ тотъ же періодъ времени построеніе 12 желѣзныхъ дорогъ, не входившихъ въ сѣть 1866 года: Орловско-Витебской, Тересполе-Брестской, Риго-Митавской, Московско-Ярославской, Грязе-Борисоглѣбской, Аксайско-Ростовской, Финляндской, Рыбинско-Осѣченской (Бологовской), Московско-Смоленской, Балтійской, Новоторжской и Тамбово-Саратовской.

Въ то же время, вслѣдствіе частныхъ ходатайствъ производимы были изысканія по многимъ направленіямъ, причемъ нѣкоторыя линіи признавались Правительствомъ особенно важными. Таковы были:

Линія отъ *Харьково-Азовской* желѣзной дороги до *Севастополя* съ вѣтвями къ Ѳеодосіи и Днѣпру—по ея военному, политическому и будущему коммерческому значенію.

Линія отъ *Воронежа* до *Грушевки*—необходимая для обезпеченія юго-восточныхъ губерній минеральнымъ топливомъ и для развитія каменно-угольнаго промысла въ восточной части Донецкаго бассейна.

Линіи: *Моршанско-Пензенско-Самарская* и *Борисоглѣбско-Царицинская*—долженствовавшія соединить существовавшую сѣть желѣзныхъ дорогъ съ Волгою, и *Самаро-Оренбурская*—какъ продолженіе Моршанско-Самарской.

Линіи: *Ковно-Либавская* съ вѣтвію до Митавы; *Риго-Виндавская;* отъ *Витебска* до *Нѣжина* чрезъ Оршу и Могилевъ; отъ *Бреста* до *Бердичева*, чрезъ Кобринъ, Пинскъ и Житомиръ; отъ *Бреста* до *Лыка* (въ Пруссіи); *Смоленско-Брестская; Кишиневско-Ясская;* линія отъ Бресто-Бердичевской дороги до *Бродъ* (въ Австріи); отъ *Рославля* до *Бахмача* (на Курско-Кіевской дорогѣ); отъ *Серпухова* до *Орловско-Витебской* дороги.

Линія отъ *Иваново* до *Кинешмы*, представляющая продолженіе Шуйско-Ивановской, необходимое для увеличенія доходности послѣдней и для снабженія мѣстности своего прохожденія дровами, лѣсомъ и вообще товарами подвозимыми по Волгѣ.

Линіи: отъ *Ярославля* на *Кострому*, *Вятку* и *Пермь;* отъ *Луньевскихъ* каменоугольныхъ копей до *Камы;* отъ *Перми* до *Тюмени;* отъ *Ершовки* на *Камѣ*, чрезъ Екатеринбургъ до *Тюмени;* отъ *Осы* до *Ялуторовска;* отъ *Елтонскаго озера* до *Волги* противъ Камышина; отъ *Елтона* же до *Астрахани* и Бирючьей косы.

18 Октября 1868 года, одновременно съ утвержденіемъ новыхъ правилъ о выдачѣ желѣзно-дорожныхъ концессій, было Высочайше повелѣно: Министрамъ Путей Сообщенія и Финансовъ внести въ Комитетъ Желѣзныхъ Дорогъ свои соображенія о тѣхъ важнѣйшихъ линіяхъ, на которыя возможно даровать концессіи съ содѣйствіемъ Правительства, и постановленіе по сему предмету Комитета желѣзныхъ дорогъ поднести чрезъ Комитетъ Министровъ на Высочайшее утвержденіе.

Во исполненіе такого Высочайшаго повелѣнія, Министромъ Путей Сообщенія составлена была записка, внесенная въ Комитетъ желѣзныхъ дорогъ 6 Ноября 1868 года, въ которой объяснялось слѣдующее:

Не смотря на незначительное развитіе существовавшей желѣзно-дорожной сѣти, въ ней замѣчаются пробѣлы, пополненіе которыхъ необходимо для упроченія политическихъ и экономическихъ интересовъ государства. Такъ напримѣръ: Севастополь не соединенъ съ производительными мѣстностями черноземной полосы и Крымъ съ его своеобразными богатствами остается отдѣленнымъ отъ внутренней Россіи. Не соединены съ внутреннею Россіею ни Оренбурскій край, чрезъ который идетъ Средне-Азіатская торговля, ни Каспійское море, служащее для торговли съ Персіею и сообщенія съ Кавказомъ. На Сѣверѣ нѣтъ рельсоваго пути ни къ Уралу, съ его горнозаводскими промыслами и минеральными богатствами, ни въ Бѣломорскій край, нуждающійся въ продовольствіи. На за-

падѣ остаются не связанными съ желѣзнодорожною сѣтью лучшіе Балтійскіе порты—Либава и Виндава, тогда какъ Пруссія, при помощи желѣзныхъ путей и улучшенныхъ водяныхъ сообщеній, успѣла привлечь къ своимъ портамъ значительную часть произведеній Волыни и Литвы, въ ущербъ Либавской и Виндавской торговлѣ. Желѣзныя дороги Царства Польскаго не соединены съ Москвою и Кіевомъ, тогда какъ подобное соединеніе важно въ военномъ и политическомъ отношеніяхъ. Для пополненія существовавшихъ пробѣловъ, по мнѣнію Министра Путей Сообщенія, было необходимо 5 или 6 тысячъ верстъ новыхъ желѣзныхъ дорогъ; но какъ подобное сооруженіе, производимое при помощи Правительства, невозможно выполнить одновременно, то Министръ Путей Сообщенія раздѣлилъ признававшіяся имъ необходимыми желѣзныя дороги на двѣ категоріи.

Въ первую вошли дороги:

а) Отъ станціи Лозовой (на Курско-Харьково-Азовской дорогѣ) до Севастополя . . . . . 525 верстъ.
б) отъ Моршанска до Пензы . . . . 258 „
в) отъ Пензы до Самары . . . . 325 „
г) отъ Борисоглѣбска до Царицына . . . . 350 „
(хотя линія отъ Борисоглѣбска до Камышина на 73 версты короче Царицынской, и проходитъ по болѣе населенной и плодородной мѣстности, но при проведеніи Царицынской линіи, сходящейся съ Волго-Донскою дорогою, достигается соединеніе центральной Россіи съ Каспійскимъ и Азовскимъ морями и является возможность обезпеченія дороги антрацитомъ).
д) отъ Самары до Оренбурга . . . . 380 „
е) отъ Ковно до Либавы . . . . 285 „
ж) отъ Бердичева (на Кіево-Балтской дорогѣ) до Бреста чрезъ Житомиръ и Пинскъ или Ковель . . . . 470 „

Послѣдняя линія, необходимая по военнымъ соображеніямъ, обѣщала и экономическія выгоды въ случаѣ соединенія Пинска съ Вильною, такъ какъ, при совмѣстномъ существованіи Бресто-Бердичевской и Пинско-Виленской линіи, производительныя мѣстности Волыни и Литвы получили бы возможность прямого сбыта—вмѣсто Прусскихъ портовъ—въ Либаву.

Во вторую категорію включены были:

а) Линія отъ Воронежа до Грушевки . . . 503 „
(она не была включена въ первую категорію, вслѣдствіе возникшихъ предположеній о соединеніи Воронежа съ Харьковомъ, требовавшемъ менѣе длиннаго пути).
б) отъ Бахмута до Маріуполя, предположенная въ видахъ обезпеченія Азовской заграничной торговли и развитія заводской промышленности въ Бахмутскомъ и Маріупольскомъ уѣздахъ . . . . 240 верстъ
в) отъ Камышина до Елтона . . . . 140 „
г) отъ Кишинева въ Яссы . . . . 74 „
д) отъ Вильно чрезъ Пинскъ до Бресто-Бердичевской дороги . . . . 300 „
е) отъ Нѣжина до Витебска . . . . 485 „
ж) отъ Сарапула, Осы или Перми, чрезъ Екатеринбургъ, до Тюмени, Ялуторовска или иного пункта свободнаго судоходства по Сибирскимъ рѣкамъ . . . . 680 „
з) отъ Смоленска до Бреста . . . . 656 „
и) отъ Риги до Виндавы . . . . 170 „

По заключенію Министра Путей Сообщенія, дороги первой категоріи должны были быть разрѣшаемы послѣ обезпеченія всѣхъ разрѣшенныхъ уже прежде дорогъ и притомъ въ послѣдовательномъ порядкѣ, т. е. такъ, чтобы каждая дорога разрѣшалась не прежде, какъ по обезпеченіи средствъ для сооруженія предыдущей; всѣ линіи первой категоріи должны были быть исполнены въ теченіе 2—4 лѣтъ, причемъ къ нимъ возможно было бы присоединять небольшія питательныя вѣтви. Дороги же, не входящія ни въ первую, ни во вторую категорію, могли бы быть разрѣшаемы не иначе, какъ безъ правительственныхъ гарантій и пособій, и если притомъ онѣ будутъ признаны не вредящими существующимъ или строящимся желѣзнымъ путямъ.

Мнѣніе Министра Финансовъ расходилось съ мнѣніемъ Министра Путей Сообщенія только по двумъ пунктамъ: 1) Министръ Финансовъ считалъ невозможнымъ устанавливать вторую категорію, такъ какъ объявленіе разомъ болѣе 6 тысячъ верстъ желѣзныхъ дорогъ, для построенія которыхъ Правительство готово содѣйствовать гарантіею и другими пожертвованіями, повредило бы не только кредиту желѣзно-дорожнаго дѣла, но и кредиту государственному. По заявленію г. Министра, вслѣдствіе слуховъ о предстоящей выдачѣ огромнаго числа концессій, уже возникали съ разныхъ сторонъ опасенія. 2) Воронежско-Грушевскую дорогу Министръ Финансовъ признавалъ безотлагательно необходимою, во-первыхъ для облегченія правительственной гарантіи по Козлово-Воронежской дорогѣ, а во-вторыхъ для соединенія каменноугольнаго бассейна съ безлѣснымъ Воронежскимъ краемъ и этого послѣдняго съ Азовскимъ моремъ. Вмѣсто Воронежско-Грушевской, Министръ Финансовъ полагалъ возможнымъ исключить изъ сѣти самонужнѣйшихъ дорогъ: Пензенско-Самарскую, Ковно-Либавскую и Бердичево-Житомирскую.

Въ тоже время Военный Министръ внесъ въ Комитетъ свои соображенія о дорогахъ необходимыхъ въ военномъ от-

ношеніи; онъ признавалъ самонужнѣйшими: а) Севастопольскую; б) отъ Смоленска чрезъ Могилевъ и Минскъ до Бреста; в) отъ одного изъ пунктовъ Кіево-Балтской дороги, чрезъ Житоміръ и Ровно, до Бреста съ вѣтвію къ Бродамъ; г) отъ Кіева или Нѣжина чрезъ Могилевъ до Витебска, или чрезъ Минскъ до Вильны; д) отъ Бреста или Кобрина до Гродно, на соединеніе съ С.-Петербурго-Варшавскою дорогою.

Комитетъ желѣзныхъ дорогъ, при обсужденіи всѣхъ возникшихъ такимъ образомъ предположеній, призналъ необходимымъ ограничить число желѣзныхъ дорогъ только настоятельно нужными, вовсе не присовокупляя къ нимъ второй категоріи. Соглашая военныя и экономическія требованія Комитетъ, изъ линій предложенныхъ Военнымъ Министромъ, призналъ настоятельными только три, окаймляющія болотныя пространства Полѣсья: 1) линію проходящую по мѣстности, расположенной между Нѣжиномъ и Могилевомъ и представляющей, прикрытую Днѣпромъ, базу военныхъ дѣйствій; 2) линію отъ Могилева чрезъ Минскъ и Кобринъ до Бреста—какъ операціонный путь на сѣверной сторонѣ Полѣсья и 3) линію отъ Кіево-Балтской дороги, чрезъ Житоміръ, Ровно и Ковель, до Бреста. Первая изъ названныхъ линій могла бы имѣть экономическое значеніе какъ торговый путь къ Ригѣ; часть второй, отъ Могилева до Минска, могла получить коммерческое значеніе при соединеніи Минска съ Вильною, какъ торговый путь изъ Малороссіи къ Либавскому порту; линія же отъ Житоміра до Бреста могла бы служить путемъ слѣдованія произведеній Волыни въ Царство Польское. Что же касается прочихъ предположенныхъ Военнымъ Министромъ участковъ, то Комитетъ призналъ возможнымъ исполненіе ихъ только безъ правительственной гарантіи; дорогу же Бресто-Гродненскую нашелъ нужнымъ отложить.

Обращаясь къ разсмотрѣнію взаимно несогласныхъ мнѣній Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ, касательно дорогъ: Ковно-Либавской, Воронежско-Ростовской и Пензенско-Самарской,—Комитетъ желѣзныхъ дорогъ пришелъ къ слѣдующимъ заключеніямъ:

Линія Ковно-Либавская имѣетъ особенную важность; еще въ 1857 году по Уставу Главнаго Общества положено было связать желѣзнымъ путемъ Либаву съ Курскомъ чрезъ Динабургъ. Ковно-Либавская желѣзная дорога, пользующаяся содѣйствіемъ Нѣманскаго судоходства, откроетъ путь къ Балтійскому морю изъ Литвы, Малороссіи и внутреннихъ губерній (для привлеченія Нѣманскихъ грузовъ, она должна наименѣе уклоняться отъ Ковно по направленію къ Вильнѣ). Въ виду соединенія Либавы съ средоточіемъ хлѣбныхъ избытковъ, въ Либавскомъ портѣ уже произведены большія портовыя работы, стоимостью въ 2 милліона рублей, и портъ, приведенный въ удобное состояніе, ожидаетъ только рельсоваго пути, чтобы вступить въ состязаніе съ портами Пруссіи, особенно съ Пиллау. Воронежско-Грушевская линія, кромѣ возможности снабженія антрацитомъ Воронежской и окрестныхъ губерній, представляетъ кратчайшее сообщеніе съ Ростовомъ и Кавказомъ, почему имѣетъ государственную важность; не зависимо отъ возвышенія стоимости земель въ той мѣстности, чрезъ которую она пройдетъ, Воронежско-Грушевская линія можетъ поправить финансовое положеніе Донскаго войска, затратившаго войсковыя суммы на Грушевско-Аксайскую линію, приносящую ничтожный доходъ. Что же касается Моршанско-Пензенско-Самарской линіи, то въ виду состоявшагося разрѣшенія почти параллельной ей Тамбово-Саратовской желѣзной дороги, а также заявленій уполномоченныхъ Симбирскаго земства и Сызранскаго городскаго общества о большей полезности направленія изъ Сызрани на Московско-Нижегородскую дорогу, Комитетъ призналъ преждевременнымъ включеніе ея (т. е. Моршанско-Пензенско-Самарской линіи) въ число самонужнѣйшихъ.

За включеніемъ въ сѣть трехъ военныхъ и Воронежско-Грушевской—дорогъ, Комитетъ желѣзныхъ дорогъ счелъ необходимымъ ограничить Самаро-Оренбурскую линію—однимъ Самаро-Бузулукскимъ участкомъ. По вопросу о направленіи желѣзной дороги отъ Борисоглѣбска на Камышинъ или Царицынъ—Комитетъ высказался въ пользу Царицынскаго направленія, какъ въ виду желанія правленія Грязе-Борисоглѣбскаго общества, такъ и потому что Царицынская линія составитъ кратчайшее сообщеніе средоточія Россіи съ Астраханью, Каспійскимъ моремъ и обширнымъ раіономъ хлѣбопашества, рыболовства, солепромышленности и скотоводства; кромѣ того соединеніе съ Волго-Донскою дорогою въ Царицынѣ обѣщало увеличеніе дохода послѣдней, чрезъ усиленіе провоза Донецкаго антрацита.

Затѣмъ, Комитетомъ Желѣзныхъ Дорогъ, 25 Ноября 1868 г., утверждена слѣдующая сѣть желѣзныхъ дорогъ:

1) Лозово-Севастопольская, соединяющаяся съ Днѣпромъ выше и ниже пороговъ	588 верстъ
2) Отъ Либавы чрезъ Шавли до Ковно или ближайшаго пункта Ковно-Ландваровской линіи	275 ,,
3) Отъ Нѣжина (на Курско-Кіевской дорогѣ) чрезъ Черниговъ до Могилева	340 ,,
4) Отъ Могилева чрезъ Минскъ до Бреста	530 ,,
5) Отъ Борисоглѣбска до Царицына . . .	350 ,,
6) Отъ Воронежа до Грушевки	503 ,,
7) Отъ Самары до Бузулука	150 ,,
8) Отъ одного изъ пунктовъ Кіево-Балтской дороги до Бреста	500 ,,
Всего	3236 верстъ

Вмѣстѣ съ этимъ Комитетъ постановилъ: концессіи выдавать въ такой постепенности, чтобы всѣ дороги были исполнены въ теченіе 3—4 лѣтъ; не выдавать концессіи ни на одну новую дорогу прежде обезпеченія денежныхъ средствъ предшествую-

*

щей линіи; не отвлекать денежныхъ средствъ и кредита государства на другія менѣе необходимыя дороги, за исключеніемъ небольшихъ питательныхъ вѣтвей, преимущественно могущихъ быть исполненными безъ правительственной гарантіи.

Заключеніе Комитета желѣзныхъ дорогъ было Высочайше утверждено, по журналу Комитета Министровъ, 27 Декабря 1868 года, съ тѣмъ, чтобы во избѣжаніе неудобствъ предрѣшенія направленія нѣкоторыхъ, не вполнѣ изслѣдованныхъ, линій—это направленіе было обозначено только въ болѣе общихъ чертахъ.

Изъ состава объясненной выше сѣти желѣзныхъ дорогъ, въ теченіе 1869 года, къ постройкѣ были разрѣшены дороги: Ковно-Либавская, Борисоглѣбско-Царицынская и Воронежско-Грушевская. И сверхъ того, не входившія въ сѣть: Бресто-Граевская, Скопинская и Иваново-Кинишемская.

Затѣмъ, къ 1870 году, оставались не разрѣшенными пять линій.

Въ 1870 году, вопросъ о желѣзнодорожной сѣти подвергнутъ былъ новому разсмотрѣнію.

2 Января 1870 года, вслѣдствіе представленія Намѣстника Кавказскаго, состоялось Высочайшее повелѣніе о присоединеніи къ утвержденной сѣти желѣзныхъ дорогъ Ростово-Владикавказской линіи, для соединенія внутренней Россіи съ Кавказомъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, поручено было Министру Путей Сообщенія войдти въ Комитетъ желѣзныхъ дорогъ съ представленіемъ проекта новой сѣти, въ которую должны были войдти: во 1-хъ—2,800 верстъ неразрѣшенныхъ еще дорогъ, изъ состава сѣти 1868 года, и во 2-хъ—отъ 3,000 до 4,000 верстъ новыхъ дорогъ, полезныхъ въ торговомъ и промышленномъ отношеніяхъ. Сущность новаго проекта Министра Путей Сообщенія, составленнаго во исполненіе означеннаго Высочайшаго повѣленія, состояла въ слѣдующемъ:

Въ новую сѣть входили прежде всего пять неисполненныхъ дорогъ, изъ числа принадлежавшихъ къ сѣти 1868 года, при чемъ направленіе трехъ изъ нихъ предположено было нѣсколько измѣнить, а именно:

а) Линія отъ Смоленска чрезъ Могилевъ до Бреста должна была получить направленіе не на Могилевъ, а на Минскъ, Оршу и Борисовъ; измѣненіе это сдѣлано въ тѣхъ видахъ, чтобы не предстояло надобности проводить желѣзно-дорожную линію чрезъ Днѣпръ, тогда какъ при Могилевскомъ направленіи ей пришлось бы переходить эту рѣку въ двухъ мѣстахъ; кромѣ того, новое направленіе представляло большія удобства, не только въ техническомъ, но и въ экономическомъ отношеніи, такъ какъ при немъ, желѣзная дорога должна была пройдти по мѣстности болѣе населенной и производительной.

б) Линію отъ Кіево-Балтской дороги до Бреста предположено было вести не на Житомиръ и Новоградъ-Волынскъ, а отъ Бердичева кратчайшимъ путемъ на Ровно; это измѣненіе допускалось также въ видахъ большихъ техническихъ удобствъ, большей населенности и производительности мѣстности новаго направленія. Кромѣ того, къ Кіево-Брестской линіи присоединялась вѣтвь къ Радзивилову, посредствомъ которой грузы изъ Галиціи могли бы направляться въ наши сѣверные порты.

в) Линія, которую прежде предполагалось вести отъ одного изъ пунктовъ Курско-Кіевской дороги на Могилевъ и Витебскъ—по новому проекту направлялась на Бобруйскъ, Минскъ и Ландварово (въ 20 верстахъ отъ Вильно), съ тою цѣлью, чтобы дать возможность произведеніямъ Малороссіи направляться къ Либавѣ; направленіе ея на Бобруйскъ удовлетворяло и стратегическимъ требованіямъ. — Относительно Лозово-Севастопольской и Самаро-Бузулукской—измѣненій предположено не было.

Къ исчисленнымъ пяти линіямъ присоединялась Ростово-Владикавказская и 18 новыхъ, а именно:

1) Линія отъ Кишинева до Скулянъ (близъ Яссъ), которая должна была открыть Молдавскимъ и частію Австрійскимъ грузамъ путь въ наши Черноморскіе порты и ослабить конкурренцію Галаца.

2) Линія отъ того пункта Курско-Кіевской дороги, отъ котораго пойдетъ желѣзная дорога въ Ландварово, до—Харьково-Кременчугской желѣзной дороги.

3) Линія отъ одного изъ пунктовъ Елисаветградо-Кременчугской дороги до Николаева—необходимая для удобнѣйшаго направленія къ Черному морю грузовъ губерній: Кіевской и Полтавской и частей губерній: Харьковской, Черниговской и Херсонской.

4) Линія отъ станціи Фастова (на Кіево-Балтской дорогѣ) до одного изъ пунктовъ вблизи Елисаветграда, которая, проходя по населенной и производительной мѣстности, должна была усилить движеніе по Кременчугско-Елисаветградской и проектированной Николаевской дорогамъ.

5) Моршанско-Сызранская, и

6) Сызранско-Самарская.

Обѣ послѣднія линіи должны были пройдти по мѣстности производящей лучшіе сорты хлѣба, восполнить пробѣлъ между Ряжско-Моршанскою и Самаро-Бузулукскою дорогами и такимъ образомъ связать участки большой восточной Московско-Оренбургской линіи. Отъ проведенія этихъ линій ожидалось содѣйствіе развитію торговли съ Среднею Азіею, направляющейся большею частію на Самару.

7) Отъ Бузулука до Оренбурга.

8) Отъ Скопина до Тулы, и

9) Отъ Тулы чрезъ Калугу до Вязьмы.

Двѣ послѣднія дороги, представляя западное продолженіе линіи Оренбургско-Самаро-Моршанско-Ряжско-Скопинской, должны были служить для перевозки хлѣбныхъ произведеній къ Рижскому порту и сѣверо-западнымъ окраинамъ. Кромѣ того, онѣ проходили чрезъ каменно-угольныя копи и Калужскую губернію, совершенно обойденную желѣзными дорогами.

10) Линія отъ Ельца къ сѣверу до Скопино-Тульской или Тульско-Орловской дороги, проходящая чрезъ вновь открытыя залежи каменнаго угля — долженствовавшая служить путемъ слѣдованія для Елецкихъ грузовъ, которые въ значительномъ количествѣ направлялись къ Москвѣ гужемъ.

11) Отъ Ярославля до Вологды — необходимая для соединенія Волжскаго бассейна съ бассейномъ Сѣверной Двины, населеніе котораго нуждается въ хлѣбѣ и работѣ. Въ виду существовавшихъ издавна дѣятельныхъ сообщеній (пассажирскихъ и товарныхъ) между Вологодскимъ краемъ и центральными губерніями, доходность Вологодско-Ярославской дороги полагалась обезпеченною; кромѣ того, необходимость этой дороги обусловливалась совершеннымъ отсутствіемъ въ сѣверномъ краѣ улучшенныхъ путей сообщенія.

12) Отъ одного изъ пунктовъ Курско-Азовской дороги до желѣзнаго завода Юза (на которую уже воспослѣдовало Высочайшее соизволеніе).

13) Уральская — необходимая для развитія горнозаводской промышленности. Направленіе ея въ точности не опредѣлялось.

14) Отъ Динабурга до Шавель, необходимая для того, чтобы часть грузовъ, пришедшая въ Динабургъ для отправки за границу, могла направляться въ Либаву, особенно въ то время когда Рижскій портъ покрывается льдомъ.

15) Отъ Грушевки до Калача — долженствовавшая обезпечить Грушевскимъ каменнымъ углемъ движеніе по Волгѣ и Царицынской дорогѣ. Съ обратными поѣздами по этой линіи долженъ былъ двигаться хлѣбъ, идущій уже въ значительномъ количествѣ по этому направленію, не смотря на неудобство сообщеній по Дону.

16) Отъ Елтонскаго озера до Волги — долженствовавшая увеличить и удешевить провозъ соли въ Европейскую Россію. По мѣстнымъ условіямъ предполагалось построить эту линію очень дешево.

17) Отъ Ливенъ до одного изъ пунктовъ Орловско-Грязской дороги.

18) Линія между Азовскою и Воронежско-Грушевскою желѣзными дорогами, проходившая чрезъ бассейнъ Сѣвернаго Донца, изобилующій богатыми желѣзными рудами и залежами каменнаго угля.

Одновременно съ объясненнымъ представленіемъ Министра Путей Сообщенія въ Комитетъ желѣзныхъ дорогъ, по Высочайшему повелѣнію, внесенъ былъ Министромъ Императорскаго двора проектъ Сызранско-Нижегородской желѣзной дороги, полезной для интересовъ удѣльнаго вѣдомства, съ тѣмъ чтобы Комитетъ обсудилъ ея значеніе для Государственныхъ выгодъ, при разсмотрѣніи новой желѣзно-дорожной сѣти.

Комитетъ желѣзныхъ дорогъ обратился прежде всего къ обсужденію линій, входившихъ въ составъ прежде утвержденной сѣти и остававшихся еще не разрѣшенными къ постройкѣ.

По Высочайше утвержденному 1 Марта 1870 года журналу Комитета, предположенія Министра Путей Сообщенія были одобрены съ добавленіемъ слѣдующихъ условій: Лозово-Севастопольская желѣзная дорога должна быть соединена съ Днѣпромъ выше и ниже пороговъ, а Крымская ея часть должна получить направленіе удобное для проведенія отъ нея вѣтвей къ Керчи и Ѳеодосіи; такъ какъ Ландваровская желѣзная дорога не можетъ кончиться при соединеніи съ Курско-Кіевскою, а должна продолжиться дальше въ Полтавскую губернію, гдѣ пройдти чрезъ Ромны, то конечнымъ пунктомъ ея долженъ быть назначенъ этотъ послѣдній городъ. — Такимъ образомъ, первая часть новой сѣти, составилась изъ слѣдующихъ шести линій:

1) Смоленско-Брестской	620	верстъ.
2) Бресто-Бердичевской	445	„
3) Лозово-Севастопольской	600	„
4) Самаро-Бузулукской	150	„
5) Ландварово-Роменской	725	„
6) Ростово-Владикавказской	700	„
Всего	3240	верстъ.

Остальныя 18 линій обсуждались въ Комитетѣ желѣзныхъ дорогъ 6, 13 и 20 Марта 1870 года. Противъ проекта Министра Путей Сообщенія, Генералъ-Адъютантъ Зеленый и Инженеръ Генералъ Мельниковъ, представили особыя письменныя мнѣнія.

Первый изъ нихъ указывалъ на отсутствіе въ новой сѣти желѣзной дороги въ Архангельскую губернію, тогда какъ эта дорога необходима для обезпеченія продовольствія названной губерніи, и могла бы принести пользу обширному сѣверному краю; еще въ 1868 году коммиссія, учрежденная для пособія пострадавшему отъ не урожая сѣверному краю, признала необходимость сооруженія Вятско-Двинской желѣзной дороги; потребность въ послѣдней еще болѣе подтвердилась въ 1869 году особымъ изслѣдованіемъ о мѣрахъ къ обезпеченію продовольствія сѣвернаго населенія. Генералъ-Адъютантъ Зеленый считалъ возможнымъ исключить изъ сѣти, какъ второстепенныя, дороги: Елисаветградо-Фастовскую, Скопино-Вяземскую, Елецко-Тульскую и соединительную между Воронежско-Грушевскою и Азовскою, а взамѣнъ того включить въ сѣть: Вятско-Двинскую и Сибирскую или иную.

Инженеръ Генералъ Мельниковъ, въ виду того, что существовавшія и разрѣшенныя желѣзныя дороги уже примыкали къ 7 пунктамъ на Волгѣ, къ 5 Балтійскимъ портамъ, къ главнымъ портамъ Чернаго и Азовскаго морей, а также въ 6 пунктахъ выходили на западную границу, указывалъ на необходимость соединенія съ желѣзно-дорожною сѣтью — Сибири и Архангельскаго порта. Сибирская линія отъ Тобола чрезъ Пермь до Волги, по мнѣнію Генерала Мельникова, имѣетъ государственное значеніе, такъ какъ она можетъ приблизить къ центру госу-

дарства не одинъ Зауральскій край, но—при посредствѣ пространной водной системы—и дальнѣйшія части Сибири. Кромѣ того, она откроетъ удобный обмѣнъ сырыхъ Сибирскихъ продуктовъ на произведенія русскихъ мануфактуръ и предметы заграничнаго привоза; въ тоже время она обезпечитъ продовольствіемъ Уральское горнозаводское населеніе, а главное—дастъ возможность къ такому развитію горнаго и механическаго производства, въ изобилующемъ минеральными богатствами краѣ, которое освободитъ наши желѣзныя дороги отъ зависимости отъ иностранныхъ заводовъ, сопряженной съ ущербомъ для денежнаго курса и могущей имѣть гибельныя послѣдствія въ случаѣ долгаго политическаго разрыва. Линію къ Архангельскому порту, которая должна идти отъ Вятки или Котельнича до слiянія рѣки Вычегды съ Сѣверною Двиною, Генералъ Мельниковъ считалъ необходимою, какъ для обезпеченія продовольствіемъ Архангельской губерніи, такъ и для оживленія упадающей промышленности и земледѣлія Вятской губерніи. Эта линія, войдя въ связь съ Сибирскою, сдѣлается сѣверною вѣтвію послѣдней, причемъ будетъ обезпечена и относительно своей доходности. Взамѣнъ Сибирской и Вятско-Двинской дорогъ, Генералъ Мельниковъ полагалъ возможнымъ исключить изъ сѣти тѣже линіи, на которыя указывалъ и Генералъ Адъютантъ Зеленый. Скопинско-Вяземская дорога, по его мнѣнію, представляла только спрямленіе пути отъ Ряжска чрезъ Москву до Вязьмы и, проходя въ мѣстности обильной желѣзными дорогами, могла нанести ущербъ линіямъ существующимъ и гарантированнымъ Правительствомъ; ожидаемое отъ нея развитіе каменно-угольнаго промысла на пространствѣ между Скопиномъ и Тулою могло бы быть удобнѣе достигнуто устройствомъ нѣсколькихъ, короткихъ, не дорогихъ и спеціально для того приспособленныхъ вѣтвей—отъ копей къ существующимъ желѣзнымъ дорогамъ; кромѣ того, предполагаемая выгода Вяземской линіи для Калуги—не встрѣтила подтвержденія въ заявленіяхъ представителей города Калуги, домогающихся ближайшаго соединенія не съ Вязьмою, а съ Москвою.—Линія отъ Ельца до Туло-Скопинской дороги—предположена въ пространствѣ между тремя желѣзными дорогами, гдѣ среднее разстояніе гужевой подвозки къ каждой изъ нихъ не превышаетъ 40—65 верстъ. Въ такихъ же условіяхъ находится и Фастовская линія, находящаяся между дорогами Кіево-Балтскою и Елисаветградо-Кременчугскою, къ каждой изъ которыхъ, гужевой подвозъ требуется не болѣе 55 верстъ. — Соединеніе Воронежско-Грушевской дороги съ Азовскою — не обѣщаетъ существенной пользы, такъ какъ развитіе въ ея мѣстности каменно-угольнаго промысла можетъ быть достигнуто спеціальными небольшими вѣтвями. — Генералъ Мельниковъ полагалъ также нужнымъ отложить устройство Самаро-Моршанской линіи, а между тѣмъ войти въ подробное изслѣдованіе сравнительныхъ выгодъ, представляемыхъ этою линіею и Самаро-Нижегородскою, такъкакъ послѣдняя имѣетъ многое въ свою пользу; будучи частью прямаго сообщенія Оренбурга съ Москвою и Балтійскимъ моремъ — Самаро-Нижегородская линія не длиннѣе Моршанской, и не входитъ подобно Моршанской въ раіонъ Саратовской дороги, какъ путь для хлѣбныхъ грузовъ; она дастъ направленіе Оренбургскому хлѣбу не въ хлѣбородныя, а въ нуждающіяся въ продовольствіи мѣстности Нижегородской и Владимірской губерніи. Кромѣ того, Самаро-Нижегородская линія можетъ служить установившемуся обмѣну Заволжскихъ товаровъ на мануфактурныя издѣлія Владимірской и Нижегородской губерній и на предметы отправляемые съ Нижегородской ярмарки, и удовлетворитъ интересамъ удѣльнаго вѣдомства, пересѣкая лѣсныя пространства, остающіяся непроизводительными за недостаткомъ сообщеній. Относительно прочихъ желѣзныхъ дорогъ, Генералъ Мельниковъ соглашался съ проектомъ Министра Путей Сообщенія, прибавивъ только, что Елтонскую линію слѣдуетъ направить не къ Камышину, а къ Царицыну, такъ какъ при послѣднемъ направленіи соль можетъ быть отправляема въ теченіе всего года безъ посредства воднаго пути, прекращающагося въ зимнее время. При этомъ также усилится и движеніе по гарантированной правительствомъ Грязе-Царицынской дорогѣ.

Комитетъ Желѣзныхъ дорогъ, приступивъ къ обсужденію всѣхъ поступившихъ въ него заявленій, прежде всего обратился къ тѣмъ дорогамъ, которыми пополнялась, большая линія, долженствовавшая соединить Оренбургъ съ Балтійскими портами, а именно: Оренбурго-Бузулукской, Самаро-Сызранско-Моршанской, Скопино-Тульско-Вяземской и Динабурго-Шавельской.

Противъ Оренбурго-Бузулукской, составлявшей вмѣстѣ съ включенною въ прежнюю сѣть Самаро-Бузулукскою—одну Самаро-Оренбургскую дорогу, не было заявлено никакихъ возраженій. Обращаясь къ Самаро-Сызранскому участку, Комитетъ нашелъ, что этотъ участокъ составляетъ соединительное звено между Заволжскою Самаро-Оренбургскою линіею и тою дорогою, которая примкнетъ къ Волгѣ извнутри Россіи. На этомъ участкѣ долженъ быть непремѣнно построенъ мостъ черезъ Волгу, причемъ выборъ пункта для моста вполнѣ зависитъ отъ направленія, какое приметъ продолженіе Оренбурго-Самарской дороги во внутреннія губерніи; вопросъ о Самаро-Сызранскомъ участкѣ, такимъ образомъ долженъ быть разсмотрѣнъ вмѣстѣ съ вопросомъ о Сызранско-Моршанскомъ. По вопросу же о направленіи желѣзнодорожнаго пути отъ Самары внутрь Россіи—мнѣнія въ Комитетѣ раздѣлились: 4 члена Комитета признавали необходимымъ вести этотъ путь на Нижній-Новгородъ, согласно проекту внесенному Министромъ Императорскаго двора, а 10 членовъ высказывались за направленіе на Пензу и Моршанскъ, согласно предположеніямъ Министра Путей Сообщенія.

Въ пользу Самаро-Нижегородскаго направленія, 4 члена Комитета приводили слѣдующія соображенія: Самаро-Нижегородская линія, соединяя Оренбургскій край съ мануфактурными, фабричными и ремесленными округами Нижегородской, Владимірской и сосѣднихъ съ ними губерній, совпадаетъ съ установившимся направленіемъ Средне-азіатской торговли. Хлопокъ, шелкъ и другіе азіатскіе товары, также какъ и отправляемые изъ Оренбурга сырые продукты (хлѣбъ, мясо, рыба, кожи) идутъ въ эти округа, высылающіе въ замѣнъ того въ Азію— свои дешевыя мануфактурныя произведенія, а въ Оренбургскій край — различныя ремесленныя издѣлія. Никогда предметы Средне-азіатской и Оренбургской торговли не шли на Моршанскъ и не могутъ принять подобнаго направленія. Самаро-Моршанская дорога не можетъ быть полезна и для движенія хлѣбныхъ продуктовъ Оренбургскаго и Самарскаго края къ Либавскому порту, такъ какъ перевозка столь малоцѣнныхъ предметовъ въ портъ, отстоящій отъ Оренбурга за 2,400 а отъ Самары за 2,000 верстъ, не мыслима при существованіи параллельной Самаро-Моршанскому направленію Саратовско-Козловской желѣзной дороги, по которой путь отъ Волги до Либавы составляетъ только 1,800 верстъ. Самаро-Моршанская линія не нужна и для сбыта Пензенскаго хлѣба, такъ какъ южные плодородные уѣзды Пензенской губерніи входятъ въ раіонъ дороги Саратовско-Козловской. При совмѣстномъ же существованіи параллельныхъ Саратовско-Козловской и Самаро-Моршанской дорогъ — одна будетъ подрывать другую. По Самаро-Моршанской линіи вообще не возможно ожидать значительнаго движенія, такъ какъ мѣстность, по которой она проходитъ, не нуждается въ привозномъ хлѣбѣ, а сбыта продуктовъ Оренбургскаго края можно ожидать не въ Моршанскѣ и не въ Балтійскихъ портахъ, но именно въ мануфактурныхъ, фабричныхъ и ремесленныхъ округахъ Нижегородской, Владимірской и сосѣднихъ губерній; для такого сбыта можетъ быть полезна дорога Самаро-Нижегородская, имѣющая то преимущество предъ существующимъ между Самарою и Нижнимъ водянымъ путемъ, что послѣдній вдвое длиннѣе, имѣетъ мели и перекаты и кромѣ того закрывается на 6 мѣсяцевъ въ году. Совмѣщеніе на Самаро-Нижегородской дорогѣ движенія Среднеазіатской и Оренбургской торговли съ перевозкою хлѣба изъ Заволжья въ мануфактурные округа—обезпечиваетъ за этою дорогою такую доходность, какой никогда не можетъ имѣть дорога Самаро-Моршанская; кромѣ того Самаро-Нижегородская линія не повредитъ — подобно Самаро-Моршанской—доходности Саратовской дороги. Независимо отъ всего сказаннаго, Самаро-Нижегородская дорога пройдетъ по обширнымъ лѣснымъ дачамъ удѣльнаго вѣдомства, находящимся въ Симбирской и Нижегородской губерніяхъ, занимающимъ до 700 тысячъ десятинъ и остающимся мертвымъ капиталомъ, вслѣдствіе недостатка сбыта лѣсныхъ матеріаловъ.

Напротивъ, 10 членовъ Комитета признавали за Самаро-Моршанскою линіею слѣдующія преимущества предъ Самаро-Нижегородскою: по изысканіямъ, произведеннымъ въ 1869 году, послѣдняя, по причинѣ пересѣченной и волнистой мѣстности, требуетъ дорого стоящихъ работъ и сооруженій, въ томъ числѣ большаго моста чрезъ Оку у Нижняго; кромѣ того, протяженіе ея—675 верстъ = длиннѣе линіи Самаро-Моршанской, равняющейся 580 верстамъ. Самаро-Моршанская линія проходитъ чрезъ хлѣбородныя и населенныя мѣстности, не имѣющія сбыта по недостатку сообщеній; между тѣмъ, Самаро-Нижегородская, составляя хорду дуги образуемой Волгою, проходитъ по мѣстности имѣющей кромѣ Волги еще судоходную рѣку Суру и не будетъ въ состояніи конкуррировать съ дешевымъ водянымъ путемъ; доставка грузовъ водою отъ Самары до Нижняго обходится по 7 коп. съ пуда, тогда какъ по желѣзной дорогѣ, имѣющей протяженіе въ 675 верстъ, провозъ пуда по самому низшему тарифу будетъ стоить немепѣе 13½ коп. Хотя зимою водяное сообщеніе и прекращается, но это обстоятельство не важно, такъ какъ въ зимнее время самъ Нижній не производитъ большихъ торговыхъ оборотовъ; значеніе этого города важно преимущественно во время ярмарки, когда судоходство по Волгѣ не представляетъ затрудненій. Азіатскіе товары, хлопокъ, шелкъ и др. требуются не для самаго Нижняго, а для мануфактурныхъ уѣздовъ Владимірской, Московской и сосѣднихъ губерній и преимущественно для Москвы;эти же мѣстности, а не собственно Нижній, отправляютъ въ Азію свои мануфактурные товары; а какъ разстояніе отъ Самары до Москвы чрезъ Нижній (1,085 верстъ) длиннѣе разстоянія отъ Самары до Москвы чрезъ Моршанскъ и Ряжскъ (994 версты), то азіатскіе товары, по всей вѣроятности, предпочтутъ Самаро-Моршанскій путь. Съ этимъ совпадаетъ и мнѣніе Оренбургскаго Генералъ-Губернатора, который полагаетъ что интересы ввѣреннаго ему края требуютъ соединенія этого послѣдняго съ Москвою чрезъ Самару и Моршанскъ. По продолженіи Самаро-Моршанской линіи, отъ Скопина чрезъ Тулу и Калугу до Вязьмы и далѣе отъ Динабурга до Либавы, образуется прямой путь отъ Оренбурга—начала транзита съ Среднею Азіею—до незамерзающаго западнаго порта—Либавы. Еслибы этотъ путь, составляющій важную государственную артерію, уклонился на Нижній Новгородъ, Москву и Вязьму, то послѣдствіемъ того было бы удлиненіе его на 200 верстъ, которое увеличило бы провозную плату на 4—5 коп. съ пуда; подобное же увеличеніе легло бы тяжелымъ бременемъ на нашу хлѣбную торговлю и затруднило бы возможность конкурренціи съ другими государствами. Что касается снабженія хлѣбомъ мануфактурныхъ уѣздовъ Владимірской и сосѣднихъ губерній, то для этого существуетъ дешевый водяной путь по Волгѣ; если же со временемъ оказалась бы для той же цѣли надобность въ желѣзной дорогѣ, то выгоднѣе провести эту дорогу отъ одного изъ пунктовъ Сызрано-Моршанской линіи, напр. отъ Пензы чрезъ Муромъ

къ Коврову, или къ началу Шуйско-Ивановской дороги; подобная линія составитъ удобнѣйшій путь для хлопка и другихъ азіатскихъ товаровъ, идущихъ на Владимірскія фабрики и въ Москву, а между тѣмъ она возможна только при осуществленіи Самаро-Моршанской дороги; при устройствѣ же Самаро-Нижегородской—едва ли возможно проведеніе еще другой дороги, имѣющей такое же значеніе какъ Пензенско-Ковровская. Не отрицая выгоды того обстоятельства, что Нижегородская линія могла бы увеличить доходность удѣльныхъ имѣній, 10 членовъ Комитета находили, что Самаро-Моршанская линія, въ свою очередь, пересѣкаетъ уѣзды, въ которыхъ много удѣльныхъ имѣній, и изъ числа которыхъ Сызранскій, Сенгилеевскій и Корсунскій—не имѣютъ ни шоссейныхъ, ни водяныхъ сообщеній.

Относительно Скопинско-Тульско-Вяземской линіи, Комитетъ желѣзныхъ дорогъ, не соглашаясь съ мнѣніемъ Генераловъ Мельникова и Зеленаго, нашелъ, что линія эта открываетъ прямой и кратчайшій путь отъ Средней Волги въ Сѣверо-Западную окраину и Балтійскіе порты; кромѣ того, она будетъ содѣйствовать развитію каменно-угольной промышленности, пройдетъ чрезъ Калугу и сдѣлается сообщеніемъ Моршанскаго хлѣбнаго рынка съ нуждающимися мѣстностями Калужской, Смоленской и Витебской губерній. Относительно каменнаго угля, не столько важно проложеніе желѣзно-дорожныхъ вѣтвей отъ копей уже разработываемыхъ вблизи существующихъ дорогъ, сколько открытіе новыхъ разработокъ каменнаго угля хорошаго качества, какимъ изобилуютъ мѣстности Скопино-Тульско-Калужской линіи; эти богатыя мѣсторожденія, въ которыхъ обнаружено и присутствіе желѣзной руды, при осуществленіи названной линіи, будутъ разработываемы въ бо̀льшемъ размѣрѣ.—Линію Динабурго-Шавельскую Комитетъ призналъ необходимою, для кратчайшаго соединенія Либавы съ желѣзно-дорожною сѣтью.

Обращаясь къ прочимъ частямъ проектированной Министромъ Путей Сообщенія сѣти, Комитетъ желѣзныхъ дорогъ счелъ необходимымъ сдѣлать нижеслѣдующія замѣчанія относительно двухъ сѣверныхъ дорогъ (Вологодской и Вятско-Двинской), Уральской, Елтонской, продолженія Ландварово-Роменской (до пресѣченія съ Харьково-Кременчугскою) и соединительной линіи между Азовскою и Воронежско-Грушевскою дорогами:

Линія Ярославско-Вологодская не можетъ удовлетворить всѣмъ нуждамъ сѣвера, почему независимо отъ нея слѣдуетъ желать проведенія желѣзной дороги соединяющей Сѣверную Двину съ южною производительною частью Вятской губерніи. Еще въ 1868 году Комитетъ Министровъ призналъ важность Вятско-Двинской линіи для огражденія сѣвернаго населенія отъ голода и для оживленія мѣстныхъ промысловъ и торговли. Эта линія (длина которой при принятіи за ея конечный пунктъ Вятки или Орлова составитъ 350, Котельнича—396 и села Отары, гдѣ начинается свободное судоходство по Вяткѣ,—500 верстъ) можетъ возстановить и упавшую Бѣломорскую торговлю, такъ какъ при ней весенніе Камскіе и Волжскіе грузы отпускной торговли поспѣвали бы къ Архангельскому порту 2—3-мя мѣсяцами раньше, чѣмъ поспѣваютъ нынѣ водою въ Петербургъ. Однако въ виду того, что трудно расчитывать на значительное движеніе какъ по Вологодской, такъ и по Вятско-Двинской линіямъ, осуществленіе обѣихъ ихъ слѣдуетъ поставить въ зависимость отъ возможнаго удешевленія ихъ сооруженія, посредствомъ примѣненія системы путей узкоколейныхъ.

По крайней противуположности показаній частныхъ лицъ, производившихъ изысканія по Уральской линіи, трудно опредѣлить выгоднѣйшее ея направленіе. По этому, признавъ необходимою желѣзно-дорожную линію отъ Камы до Тобола (700 верстъ), слѣдуетъ, не опредѣляя окончательно ея направленія, командировать на мѣсто спеціальную коммиссію изъ инженеровъ и техниковъ Путей Сообщенія и Горнаго вѣдомства, указавъ послѣдней, что главнымъ условіемъ Уральской дороги—должно быть удовлетвореніе нуждамъ горнозаводской промышленности, въ связи съ обезпеченіемъ заводовъ хорошимъ и дешевымъ каменнымъ углемъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ, Уральская линія должна соотвѣтствовать потребностямъ Сибирскаго транзита, подходить къ Камѣ, въ мѣстѣ удобномъ для перехода этой рѣки (въ виду будущаго продолженія линіи), и удовлетворять условіямъ наиболѣе дешевой системы построенія.

Въ виду того, что для Елтонской дороги предлагается три направленія: на Камышинъ, на Царицынъ и на Саратовъ—слѣдуетъ, не предрѣшая, ни направленія Елтонской линіи, ни самаго признанія именно озера Елтона выгоднѣйшимъ изъ всѣхъ Нижне-Волжскихъ соляныхъ мѣсторожденій, предоставить Министрамъ Путей Сообщенія и Финансовъ ближе разъяснить этотъ вопросъ и затѣмъ войдти съ особымъ представленіемъ.

Признавая необходимымъ продолженіе Ландварово-Роменской линіи, отъ Ромена до Харьково-Кременчугской дороги, слѣдуетъ предоставить Министру Путей Сообщенія ближе разъяснить вопросъ о направленіи этого продолженія и о выборѣ пункта соединенія съ Харьково-Кременчугскою дорогою, имѣя въ виду выгоды мѣстнаго населенія и необходимость дальнѣйшаго продолженія линіи до Екатеринослава, для соединенія съ Севастопольскою дорогою и для сокращенія провоза Донецкаго угля съ Азовской дороги въ Кременчугъ и Новороссійскій край.

Направленіе соединительной линіи между Азовскою и Воронежско-Грушевскою дорогою должно быть измѣнено такимъ образомъ, чтобы она проходила по каменно-угольнымъ залежамъ Донецкаго кряжа.

Линія отъ Азовской дороги до завода Юза, уже разрѣшенная въ 1869 году, должна быть продолжена къ Маріуполю, въ виду предположеній объ устройствѣ порта въ Маріуполѣ.

Противъ остальныхъ линій проектированной новой сѣти—возраженій заявлено небыло.

Затѣмъ, на основаніи заключенія большинства членовъ Комитета желѣзныхъ дорогъ, удостоившагося 27 Марта 1870 года Высочайшаго утвержденія, въ дополненіе къ утвержденной 1 Марта того же года первой части новой сѣти—составилась вторая часть, въ которую вошли нижеслѣдующія желѣзныя дороги:

1) Оренбурго-Бузулукская	240	верстъ
2) Самаро-Пензенско-Моршанская	580	„
3) Скопино-Тульская	145	„
4) Тульско-Калужско-Вяземская	240	„
5) Динабурго-Шавельская	200	„
6) Отъ Орловско-Грязской до Скопино-Тульской дороги	135	„
7) Отъ Ливенъ до Елецко-Орловской дороги	54	„
8) Кишинево-Прутская	103	„
9) Отъ Николаева до Елисаветградо-Кременчугской дороги	215	„
10) Отъ Елисаветградо-Кременчугской до одного изъ пунктовъ на Кіево-Балтской дорогѣ (Фастовская)	220	„
11) Отъ Роменъ до Харьково-Кременчугской дороги	160	„
12) Отъ Азовской дороги чрезъ заводъ Юза до Маріуполя	185	„
13) Отъ Азовской до Воронежско-Грушевской (Ростовской) дороги	200	„
14) Отъ Грушевки до Калача	270	„
15) Уральская, 16) Вологодская, 17) Вятско-Двинская, 18) Соляная Нижне-Волжская	1000	„
Вѣтви:		
1) Радзивиловская	90	„
2 и 3) Требуемыя Военнымъ Министромъ вѣтви: отъ Праги до Новогеоргіевска и отъ Лукова до Ивангорода	90	„
Всего	4,127	верстъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ Комитетъ предоставилъ Министру Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ, входить о питательныхъ вѣтвяхъ съ особыми представленіями.

Въ теченіе 1870, 1871 и 1872 годовъ, изъ числа всѣхъ 24 дорогъ и трехъ вѣтвей, входившихъ въ составъ утвержденной 1 и 27 Марта 1870 года сѣти, разрѣшены были къ постройкѣ:

1) Смоленско-Брестская.
2) Бресто-Бердичевская вмѣстѣ съ Радзивиловскою вѣтвію.
3) Лозово-Севастопольская.
4) Ландварово-Роменская.
5) Ливенская.
6) Кишинево-Прутская.
7) Отъ Николаева до Знаменки (на Елисаветградо-Кременчугской).
8) Вологодская узкоколейная.
9) Моршанско-Сызранская (вмѣсто Моршанско-Самарской).
10) Ростово-Владикавказская.
11) Скопинско-Тульско-Вяземская.
12) Второй участокъ Либавской (вмѣсто Динабурго-Шавельской).

Затѣмъ, изъ состава означенной сѣти, къ 1873 году остались не разрѣшенными 11 желѣзныхъ дорогъ съ двумя вѣтвями:

1) Самаро-Бузулукская.
2) Оренбурго-Бузулукская.
3) Фастовская.
4) Отъ Роменъ до Харьково-Кременчугской.
5) Маріупольская.
6) Отъ Азовской до Воронежско-Грушевской.
7) Отъ Орловско-Грязской до Скопино Тульской.
8) Отъ Грушевки до Калача.
9) Уральская.
10) Вятско-Двинская.
11) Нижне-Волжская.

Вѣтви: Новогеоргіевская и Ивангородская.

Въ теченіе того же періода (1870—1872) разрѣшены были слѣдующія дороги, не входившія въ сѣть:

1) Новгородская узкоколейная.
2) Риго-Болдерааская.
3) Путиловская.
4) Гутуевская.
5) Участокъ отъ Митавы до Можейки.
6) Боровичская.
7) Продолженіе Новоторжской, отъ Торжка до Ржева.

В.

Б. Общія свѣдѣнія о постепенномъ разрѣшеніи и открытіи дорогъ.

Къ 1 января 1870 года сѣть желѣзныхъ дорогъ въ Россіи представлялась въ слѣдующемъ видѣ:

Открыто было желѣзныхъ дорогъ .	7.807,7	верстъ.
Въ томъ числѣ:		
1) Принадлежащихъ правительству	1.303,5	,, *)
2) Принадлежащихъ частнымъ обществамъ	6.504,2	,, **)
Въ постройкѣ находилось	5.030,4	,, ***)
Въ томъ числѣ:		
1) Дорогъ правительственныхъ .	978,9	,,
2) Дорогъ частныхъ Обществъ .	4.051,5	,,

Въ теченіе 1870 года:

Вновь разрѣшены желѣзныя дороги:

а) Правительственныя:

Крюково-Кременчугскій участокъ съ мостомъ черезъ Днѣпръ.	2,5	верстъ
Ливенская узкоколейная	56,8	,,
Вѣтвь Финляндской дороги отъ Бѣлоострова до Сестрорѣцка	6	верстъ
Итого	65,3	верстъ.

б) Частныя:

Участокъ отъ Кишинева до Прута	103	верстъ
Участокъ отъ Бердичева до Бреста	523,8	,,
Смоленско-Брестская дорога	631,7	,,
Новгородская узкоколейная	68	,,
Ярославско-Вологодская узкоколейная.	191,1	,,
Риго-Болдерааская	17,5	,,
Путиловскаго товарищества	18	,,
Итого. . . .	1.553,1	верстъ.
Всего въ 1870 году разрѣшено правительственныхъ и частныхъ дорогъ. . .	1.618,4	верстъ.

Въ томъ же году открыты:

а) Правительственныя:

Кіево-Балтская	609,4	верстъ
Тересполе-Брестская	5,8	,,
Часть Финляндской отъ С.-Петербурга до Лахтисъ	297	,,
Итого	912,2	верстъ.

б) Частныя:

Балтійская	389,5	верстъ
Двѣ вѣтви Московско-Рязанской .	46,7	,,
Сергіевско-Ярославскій участокъ Московско-Ярославской, съ вѣтвію къ Волгѣ	200,2	,,
Участокъ Воронежско-Ростовской дороги отъ Воронежа до Лиски	86	,,
Участокъ Орловско-Грязской дороги отъ Ельца до Орла	180	,,
Послѣдній участокъ Курско-Кіевской (мостъ чрезъ Днѣпръ)	6	,,
Участокъ Харьково-Кременчугской отъ Кременчуга до Полтавы.	112,2	,,
Новоторжская	32,2	,,
Рыбинско-Бологовская	280,1	,,
Первый участокъ Тамбово-Саратовской	110	,,
Московско-Смоленская	396,1	,,
Ряжско-Скопинская	43	,,
Часть Грязе-Царицынской отъ Борисоглѣбска до Филонова	104	,,
Итого	1,986	верстъ.

---

*) А именно: Одесско-Балтская съ вѣтвями: къ порту, Тирасполю и Куяльнику (259,4), Балто-Елисаветградская (246,5), Московско-Курская съ вѣтвями: къ Николаевской и Нижегородской дорогамъ и къ Окѣ (508), Елисаветградо-Крюковская (134,6), Гельсингфорсо-Тавастгузская (100) и часть Финляндской отъ Ряхимяки до Лахтисъ (55).

**) А именно: Царскосельская (25), Варшаво-Вѣнская (325), Николаевская (604), С.-Петербурго-Варшавская съ вѣтвію къ Прусской границѣ (1.207), Московско-Нижегородская (410), Петергофская съ вѣтвью до Краснаго Села (50,9), Риго-Динабургская (204), Волго-Донская (73), Московско-Рязанская (196,4), участокъ Московско-Ярославской отъ Москвы до Сергіева посада (66,1), Варшаво-Бромбергская (138), Грушевско-Ростовскій участокъ Воронежско-Ростовской (78), Лодзинская (26), Динабурго-Витебская (244), Рязанско-Козловская (198,3), Варшавско-Тереспольская (193,7), Ряжско-Моршанская (121,4), Козлово-Воронежская (167,2), Елецко-Грязскій участокъ Орловско-Грязской (103), Шуйско-Ивановская (84), Орловско-Витебская (487,5), Курско-Кіевская (433), Митавская (39), Курско-Харьково-Азовская (763), Тамбово-Козловская (67,5), участокъ Грязе-Царицынской, отъ Грязи до Борисоглѣбска съ вѣтвями (199,2).

***) Казенныя: Кіево-Балтская, часть Финляндской отъ Лахтисъ до С.-Петербурга съ вѣтвями, Тересполе-Брестская и Тирасполе-Кишиневская; Частныя: Поти-Тифлисская, двѣ вѣтви Московско-Рязанской (Зарайская и Егорьевская), часть Московско-Ярославской отъ Сергіева посада до Ярославля, остальная часть Воронежско-Ростовской, часть Орловско-Грязской отъ Ельца до Орла, продолженіе Шуйско-Ивановской отъ Иванова до Кинешмы, послѣдній участокъ Курско-Кіевской съ мостомъ чрезъ Днѣпръ, часть Грязе-Царицынской отъ Борисоглѣбска до Царицына, Рыбинско-Бологовская, Балтійская, Харьково-Кременчугская, Московско-Смоленская, Новоторжская, Константиновская, Либавская, Скопинская, Бресто-Граевская и Тамбово-Саратовская.

Всего въ 1870 году открыто правительственныхъ и частныхъ. . . . . 2.898,2 верстъ

Въ томъ же году, отчуждены въ частныя руки слѣдующія правительственныя дороги:

а) Открытыя:

Кіево-Балтская (распредѣленная между обществами двухъ дорогъ: Одесской и Кіево-Брестской) . . . . 609,4 верстъ

Одесско-Балтская съ вѣтвями: къ порту, Куяльнику и Тирасполю и Балто-Елисаветградская . . . . 505,9 „

б) Строившійся:

Участокъ отъ Тирасполя до Кишинева . . . . 66,7 „

Всего отчуждено 1.182 версты

(въ томъ числѣ оконченныхъ дорогъ 1.115,3 версты).

Въ томъ же 1870 году: часть Кіево-Балтской дороги (278,1 в.), соединившись съ Бресто-Бердичевскимъ участкомъ, составила вмѣстѣ съ нимъ *Кіево-Брестскую* дорогу; остальная часть Кіево-Балтской, соединившись съ Одесско-Балтскою, Балто-Елисаветградскою, строившимся Тирасполе-Кишиневскимъ участкомъ, и разрѣшеннымъ къ постройкѣ Кишинево-Прутскимъ участкомъ, образовала вмѣстѣ съ ними *Одесскую дорогу*; а Московско-Смоленская, соединившись съ Смоленско-Брестскою, составила вмѣстѣ съ нею одну—*Московско-Брестскую* дорогу.

Въ теченіе 1871 года:

Вновь разрѣшены желѣзныя дороги:

а) Правительственная:

Отъ Скопина до Павелецъ, съ вѣтвію къ каменноугольнымъ копямъ. . . . 28,9 верстъ.

б) Частныя:

Знаменко-Николаевская . . . . . . 221,7 верстъ

Ландварово-Роменская . . . . 711,1 „

Лозово-Севастопольская . . . . 613,5 „

Урюпинская вѣтвь Грязе-Царицынской. . . . . 32,6 „

Карабановская вѣтвь Московско-Ярославской . . . . 9,8 „

Мюльграбенская вѣтвь Риго-Динабургской . . . . 9,9 „

Гутуевская . . . . 7,5 „

Итого . . . . 1.606,1 версты.

Всего разрѣшено правительственныхъ и частныхъ дорогъ . . . . 1.635 верстъ.

Въ томъ же году открыты:

а) Правительственныя:

Ливенская узкоколейная . . . . 56,8 верстъ

Вѣтвь Финляндской, отъ Бѣлоострова до Сестрорѣцка. . . . . 6 „

Итого . . . . 62,8 верстъ.

б) Частныя:

Остальная часть Воронежско-Ростовской . . . . 440 верстъ

Тирасполе-Кишиневскій участокъ Одесской дороги . . . . 66,7 „

Продолженіе Шуйско-Ивановской отъ Иванова до Кинешмы . . . . 87 „

Остальная часть Грязе-Царицынской съ Урюпинскою вѣтвію. . . . . 321,5 „

Остальная часть Тамбово-Саратовской . . . . 246,8 „

Участокъ Московско-Брестской дороги, отъ Смоленска до Бреста . . . . 631,7 „

Участокъ Харьково-Кременчугской отъ Харькова до Полтавы . . . . 130,9 „

Либавская. . . . . 294 „

Первый участокъ Поти-Тифлисской отъ Поти до Квирилъ. . . . . 118 „

Новгородская узкоколейная . . . . 68 „

Карабановская вѣтвь . . . . 9,8 „

Итого . . . . 2.414,4 верстъ.

Всего въ 1871 году открыто правительственныхъ и частныхъ . . . . . . 2.477,2 верстъ

Въ томъ же году отчуждены Правительствомъ въ частныя руки слѣдующія дороги:

а) Открытыя:

Московско-Курская. . . . . 508 верстъ.

Елисаветградо-Крюковская . . . . . 134,6 „

б) Строящійся:

Крюково-Кременчугскій участокъ съ мостомъ чрезъ Днѣпръ . . . . 2,5 „

Всего отчуждено 645,1 верстъ

(въ томъ числѣ оконченныхъ дорогъ 642,6 верстъ).

Кромѣ того, передан въ частную администрацію Варшаво-Тереспольской дороги—Тересполе-Брестскій участокъ . . . . 5,8 верстъ.

Въ томъ же 1871 году, дороги: Крюково-Елисаветградская, Крюково-Кременчугскій участокъ и Харьково-Кременчугская, соединившись съ вновь разрѣшенною Знаменко-Николаевскою дорогою, образовали вмѣстѣ съ нею одну *Харьково-Николаевскую* дорогу.

Въ теченіе 1872 года:

Вновь разрѣшены частныя желѣзныя дороги:

Моршанско-Сызранская	498,7	верстъ.
Ростово-Владикавказская	651	„
Участокъ Митавской дороги, отъ Митавы до Можейки	88,3	„
Участокъ отъ Павелецъ до Вязьмы (Ряжско-Вяземская)	569,7	„
Боровичская	28,5	„
Продолженіе Новоторжской дороги до Ржева	95,7	„
Вѣтвь Балтійской, отъ Краснаго Села до Гатчины	21,5	„
Итого	1.953,4	верстъ.

Въ томъ же году открыты:

а) Правительственная:

Отъ Скопина до Павелецъ	28,9	верстъ.

б) Частныя:

Остальная часть Поти-Тифлисской, отъ Квирилъ до Тифлиса	171,4	„
Вологодская узкоколейная	191,1	„
Константиновская	85	„
Мюльграбенская вѣтвь	9,9	„
Крюково-Кременчугскій участокъ (мостъ)	2,5	„
Вѣтвь отъ Краснаго Села до Гатчина	21,5	„
Итого	481,4	верстъ.
Всего въ 1872 году открыто Правительственныхъ и частныхъ	510,3	„

Въ томъ же году отчужденъ Правительствомъ въ въ частныя руки:

Скопино-Павелецкій участокъ	28,9	„

Въ томъ же 1872 году: Скопино-Павелецкій участокъ, Ряжско-Скопинская дорога и вновь разрѣшенная дорога отъ Павелецъ до Вязьмы, соединившись между собою, образовали одну—*Ряжско-Вяземскую* дорогу; а Петергофская дорога вошла въ составъ *Балтійской.*

Затѣмъ, къ 1 Января 1873 года:

Открыто было желѣзныхъ дорогъ	13.693,4	верстъ.
Въ томъ числѣ:		
А) Принадлежащихъ Правительству	520,6	„
Б) Принадлежащихъ частнымъ обществамъ	13.172,8	„
Кромѣ того начато постройкою или разрѣшено	4.351,5 *)	„

По отношенію къ общему развитію желѣзно-дорожнаго дѣла, въ теченіе періода 1870—1872 годовъ, Правительствомъ приняты были слѣдующія, наиболѣе заслуживающія вниманія, мѣропріятія:

1) Правительство приняло на себя весьма значительное содѣйствіе желѣзно-дорожнымъ обществамъ въ реализаціи ихъ капиталовъ, посредствомъ пріобрѣтенія отъ этихъ обществъ за наличныя деньги, всѣхъ выпускаемыхъ ими облигацій; взамѣнъ этихъ облигацій, Правительство выпускаетъ отъ себя такъ называемыя „консолидированныя облигаціи желѣзныхъ дорогъ". При такой системѣ, наибольшая часть денежныхъ суммъ, необходимыхъ для постройки дорогъ (бо̀льшею частію облигаціи составляютъ три четверти всего капитала желѣзнодорожнаго Общества), доставляется Правительствомъ, которое потомъ возвращаетъ себѣ затраченныя суммы путемъ выпуска „консолидированныхъ" облигацій; какъ выдача обществамъ суммъ, причитающихся за облигаціи, такъ и поступленіе суммъ, получаемыхъ за выпускаемыя „консолидированныя"—относятся на спеціальный желѣзно-дорожный фондъ, причемъ первыя—уменьшаютъ, а вторыя—увеличиваютъ этотъ фондъ. На основаніи узаконеній 9 Января 1870, 17 Февраля 1871 и 27 Марта 1872 года, было выпущено консолидированныхъ облигацій на 39 милліоновъ фунтовъ стерлинговъ; о томъ, на какія именно дороги обращена была эта послѣдняя сумма, — объяснено въ упомянутыхъ узаконеніяхъ, помѣщенныхъ выше, въ отдѣлѣ Правительственныхъ распоряженій.

2) Правительство приступило къ отчужденію принадлежащихъ ему дорогъ въ частныя руки. Послѣ продажъ желѣзныхъ дорогъ, состоявшихся въ 1870, 1871 и 1872 годахъ, о коихъ свѣденія приведены выше, къ 1 Января 1873 года въ рукахъ Правительства остались только: двѣ Финляндскія дороги, Ливенская узкоколейная и небольшой Тересполе-Брестскій участокъ, переданный въ частную администрацію.

3) Сдѣланы были опыты построенія узкоколейныхъ желѣзныхъ дорогъ, распространить сѣть которыхъ предполагалось преимущественно въ восточныхъ, малопроизводительныхъ мѣстностяхъ Россіи, гдѣ невозможно ожидать значительнаго грузоваго и пассажирскаго движенія. Впрочемъ, послѣ сооруженія Правительственной Ливенской и частныхъ: Вологодской и Новгородской, дальнѣйшее распространеніе узкоколейныхъ дорогъ—остановилось.

*) А именно: Бресто-Граевская (203,5 вер.), участокъ Одесской отъ Кишинева до Прута (103), участокъ Кіево-Брестской отъ Бердичева до Бреста съ Радзивиловскою вѣтвію (523,8), Риго-Болдерааская (17,5) Путиловская (18), Гутуевская (7,5), участокъ Харьково-Николаевской отъ Знаменки до Николаева (221,7), Ландварово-Роменская (711,1), Лозово-Севастопольская (613,5), Моршанско-Сызранская (498,7), Ростово-Владикавказская (651), участокъ Митавской отъ Митавы до Можейки (88,3), участокъ Ряжско-Вяземской отъ Павелецъ до Вязьмы (569,7), Боровичская (28,5), и второй участокъ Новоторжской (95,7).

4) Измѣненъ былъ порядокъ выдачи концессій на сооруженіе желѣзныхъ дорогъ. Высочайшимъ повелѣніемъ 26 Декабря 1870 года постановлено, что первоначальный проэктъ нормальной концессіи составляется, на основаніи сдѣланныхъ изысканій, Министромъ Путей Сообщенія и имъ же, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ, вносится чрезъ Комитетъ Министровъ на Высочайшее утвержденіе; послѣ того, Министръ Путей Сообщенія ведетъ переговоры о постройкѣ дороги съ однимъ или нѣсколькими надежными строителями, по выбору, и условливается съ однимъ изъ такихъ строителей относительно поверстной стоимости дороги. Затѣмъ, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ, Министръ Путей Сообщенія вноситъ предположенія объ окончательной выдачѣ концессіи, чрезъ Комитетъ Министровъ, на Высочайшее благоусмотрѣніе. Опредѣленіе условій, формы и времени выпуска акцій и облигацій—предоставлено Министру Финансовъ.—Этимъ порядкомъ замѣненъ прежній, установленный 18 Октября 1868 г., по которому выборъ одного изъ соискателей, заявившихъ желаніе быть учредителями желѣзно-дорожнаго Общества, въ большей части случаевъ поставлялся въ зависимость отъ конкурренціи, при которой соискатели уменьшали цѣну построенія дорогъ.

5) Высочайшимъ повелѣніемъ 10 Іюня 1870 года, опредѣлены были условія, при которыхъ допускается принятіе на себя губернскими или уѣздными земствами обязательствъ по гарантіямъ желѣзно-дорожныхъ предпріятій. Подобныя гарантіи разрѣшено принимать только относительно дорогъ мѣстнаго, для губерній и уѣздовъ, значенія. Приплата по гарантіямъ не можетъ превышать размѣра 30% земскихъ сборовъ по губерніи или уѣзду, за послѣдній годъ. Принятіе гарантіи всею губерніею допускается не иначе, какъ по согласію всѣхъ уѣздныхъ земскихъ собраній съ утвержденія губернскаго собранія; вопросы же о гарантіяхъ, принимаемыхъ однимъ или нѣсколькими уѣздами, прежде чѣмъ будетъ даваемо дальнѣйшее движеніе ходатайствамъ этихъ уѣздовъ, подлежатъ обсужденію губернскаго земскаго собранія, которое даетъ по этимъ вопросамъ свой отзывъ.

Ниже излагаются свѣдѣнія о разрѣшеніи, сооруженіи и открытіи желѣзныхъ дорогъ, каждой въ отдѣльности, какъ тѣхъ, которыя были разрѣшены въ 1870, 1871 и 1872 годахъ, такъ и нѣкоторыхъ изъ разрѣшенныхъ до 1870 года, о которыхъ не было сообщено болѣе полныхъ свѣдѣній въ прежнихъ изданіяхъ „Сборника".

В.

В. Частныя свѣдѣнія о желѣзныхъ дорогахъ.

1. Одесская желѣзная дорога.

(Первоначальныя свѣдѣнія объ этой дорогѣ помѣщены въ „Сборникѣ" 1867, 1868 и 1869—70 г.).

Подъ общимъ именемъ Одесской желѣзной дороги должно разумѣть цѣлую сѣть рельсовыхъ путей, положенныхъ на протяженіи болѣе 1,005 верстъ, принадлежащихъ нынѣ Русскому Обществу пароходства, торговли и Одесской желѣзной дороги.

Собственно вопросъ объ Одесской желѣзной дорогѣ возбужденъ былъ еще въ 1857 году торговымъ домомъ Томсонъ Бонаръ и К°, графами Ржевускимъ, Адлербергомъ 2-мъ, Голенищевымъ-Кутузовымъ и Лубіенскимъ, князьями С. Долгорукимъ, Л. Кочубеемъ, а также гг. Бенкендорфомъ и Софроновымъ, которые ходатайствовали о дозволеніи составить компанію на акціяхъ для сооруженія желѣзной дороги отъ Одессы чрезъ Балту, Брацлавъ, Кіевъ, Нѣжинъ и Кролевецъ до встрѣчи съ предположенными Өеодосійскою или Либавскою дорогами и съ вѣтвью отъ Брацлава къ Бродамъ, на протяженіи до 1,400 вер.

Затѣмъ, въ маѣ 1858 г., новая компанія учредителей, къ которой присоединилась и прежняя, просила дозволенія на построеніе дороги отъ Одессы до Бердичева, отъ Радзивилова чрезъ Бердичевъ до Кіева и отъ Кіева до Курска—всего до 1,200 вер.

Проектъ устава общества этой дороги представленъ былъ въ Декабрѣ 1862 года съ нѣкоторыми измѣненіями предположеннаго пути; но когда проектъ внесенъ былъ въ Комитетъ Министровъ и подвергнутъ разсмотрѣнію, — по ходатайству Новороссійскаго и Бессарабскаго Генералъ-Губернатора послѣдовало, 15 Января 1863 года, Высочашее повелѣніе о построеніи линіи желѣзной дороги отъ Одессы до Балты и отъ Раздѣльной до Тирасполя средствами Правительства, подъ непосредственнымъ вѣдѣніемъ Генералъ-Губернатора и подъ наблюденіемъ барона Унгернъ-Штернберга, что и послужило началомъ сѣти Одесской желѣзной дороги.

Движеніе между Одессою и Балтою открыто было 4 Декабря 1865 года, а завѣдываніе эксплоатаціей принято Министерствомъ Путей Сообщенія 1 сентября 1866 года *).

Затѣмъ барону Унгернъ-Штернбергу предоставлена была постройка Балто-Елисаветградской желѣзной дороги Высочайшимъ повелѣніемъ 26 Марта 1865 года **).

Въ теченіе 1866—1869 годовъ продолжалось производство работъ по вновь разрѣшеннымъ вѣтвямъ Одесской дороги—какъ

---

*) Сборникъ свѣд. о желѣзн. дор. 1867 г., Отд. I, стр. 80—83, 140—157.

**) Тамъ же, 157—160.

то: Кіево-Балтской, собственно по вѣтви къ м. Волочиску, затѣмъ по Елисаветградо-Кременчугской, по Раздѣльно-Тираспольской и Куяльницкой *), такъ что къ концу 1869 года длина оконченныхъ и сданныхъ въ вѣдѣніе Министерства Путей Сообщенія частей Одесской желѣзной дороги представлялась въ слѣдующемъ видѣ:

I. Одессо-Балтская съ вѣтвями:		
а) Главная линія отъ Одессы до Балты	197,70	вер.
б) Вѣтвь къ порту и къ магазинамъ у Тираспольской заставы	9,83	,,
в) Вѣтвь къ г. Тирасполю на Днѣстрѣ	43,22	,,
г) Вѣтвь къ Куяльницкому соляному промыслу	8,59	,,
II. Балто-Елисаветградская	244,46	,,
III. Елисаветградо-Кременчугская	136,73	,,

Работы же по Тирасполе-Кишиневской линіи не могли быть кончены къ этому времени потому, что находились въ зависимости отъ сооруженія моста чрезъ р. Днѣстръ у Бендеръ.

Что же касается вообще до Кіево-Балтской линіи, то первоначальное направленіе ея было избрано отъ Кіева до села Борщи близъ Балты, и направленіе это Высочайше утверждено 24 Февраля 1866 года. Направленіе линіи отъ с. Жмеринки къ Волочистку, до с. Порохни, не доходя 15 верстъ да австрійской границы, Высочаше утвержденно 27 Апрѣля 1867 года, и только послѣднія 15 верстъ оставлены безъ утвержденія потому, что точка перехода черезъ границу должна была опредѣлиться по соглашенію съ австрійскимъ правительствомъ особою международною коммиссіей.

20 Іюня 1870 года послѣдовало Высочайшее утвержденіе концессіи Одесской желѣзной дороги, по которой вся Одесская дорога съ ея развѣтвленіями, какъ уже построенными, такъ и проектированными, распредѣлялась на пять участковъ: *первый*—Одессо-Балтскій съ вѣтвями и Балто-Елисаветградскій, *второй*—Бирзуло-Жмеринскій, *третій*—Жмеринско-Волочискій, *четвертый*—Тирасполе-Кишиневскій, и *пятый* Кишиневскій до р. Прута.

Въ силу концессіи Русское общество пароходства и торговли принимало на себя обязанности: а) пріобрѣсти отъ Правительства желѣзныя дороги отъ Одессы до Балты съ вѣтвями къ Одесскому порту, Куяльницкимъ солянымъ промысламъ и Тирасполю на Днѣстрѣ, отъ Балты до Елисаветграда, отъ Бирзулы чрезъ Жмеринку до Волочиска и отъ Тирасполя до Кишинева, всего 902¾ версты; б) устроить на свой счетъ и страхъ новую желѣзную дорогу длиною около 103-хъ верстъ отъ Кишинева до р. Пруты, по направленію къ Яссамъ въ Румыніи, и в) произвести также на свой счетъ и страхъ, снабженіе упомянутыхъ дорогъ необходимымъ подвижнымъ составомъ и принадлежностями эксплоатаціи, въ дополненіе къ имѣющимся, а также произвесть необходимыя работы, обзаведенія и устройства по пріобрѣтаемымъ отъ Правительства желѣзнымъ дорогамъ и распространеніе Одесской станціи. При этомъ самое Общество наименовано „Русскимъ обществомъ пароходства, торговли и Одесской желѣзной дороги,“ съ отдѣленіемъ операцій желѣзнодорожныхъ отъ операцій пароходства и торговли.

По этой же концессіи Общество дороги обязано было, до истеченія 1870 года, войти въ соглашеніе съ компаніями: Галиційской Лемберго-Волочиской желѣзной дороги и Румынской Черновицо-Ясской, относительно соединенія этихъ дорогъ —первой съ Жмеринско-Волочискою, а второй—съ Кишинево-Прутскою, съ тѣмъ чтобы такое соединеніе было окончено и открыто одновременно съ открытіемъ движенія на Жмеринско-Волочискомъ и на Кишинево-Прутскомъ участкахъ.

Нарицательный капиталъ общества составлялся изъ:

а) Нарицательной стоимости правительственныхъ 1, 2, 3 и 4 участковъ. .	47.445,000	р. мет.
	и 14.869,500	р. кр.
б) Нарицательной стоимости дополнительныхъ работъ и поставокъ	8.614,500	р. кр.
в) Нарицательнаго капитала, потребнаго на сооруженіе 5-го участка	6.929,000	р. кр.
Итого	47.445,000	р. мет.
	30.413,000	р. кр.

Капиталъ этотъ образовался выпускомъ:

Негарантированныхъ акцій на . . .	30.413,000	р. кр.
Гарантированныхъ облигацій	47.445,000	р. мет.

За четыре первые участка, уступаемые Обществу, Правительство получало:

Акцій на	14.869,500	р. кр.
Всѣ облигаціи на	47.445,600	р. мет.

Остальныя акціи на 15.543,500 р. кр. оставались въ распоряженіи Общества для сооруженія пятаго участка Одесской дороги и для дополнительныхъ работъ и поставокъ по этой дорогѣ. На дополнительныя работы и поставки для улучшенія дороги Общество обязывалось употребить 8.614,500 р. кр. (по курсу 75 за 100=6.460,875 р. кр.). Облигаціямъ дарована абсолютная гарантія Правительства съ присвоеніемъ имъ 5% ежегоднаго дохода со дня ихъ выпуска и $^1/_{10}$% погашенія съ 1-го Января 1872 года.*) Дополнительныя поставки и работы по Одесской дорогѣ должны были составить слѣдующія статьи:

А) Дополнительный подвижной составъ:

1) Паровозовъ пассажиро-товарныхъ 26, на сумму 576,342 руб. кред. или 21,167 руб. за паровозъ, по слѣдующему расчету:

*) Сборникъ 1868 г., отд. I, стр. 107, 119, 179—183.

*) Сборникъ 1870—1871 г., отд. I.

Стоимость паровоза въ 27 тоннъ, по 775 р. за тонну	20,925 р.
Провозъ изъ Петербурга, 1800 верстъ по 69 коп. за версту	1,242 р.
Итого	22,167 р.
2) Паровозовъ товарныхъ 51, на сумму 1.249,092 р. кр., по 24,492 р. за паровозъ.	
3 Пассажирскихъ вагоновъ 212 на	763,200 р.
4) Товарныхъ вагоновъ и платформъ, числомъ 935, на сумму	3.883,309 р.
5) Запасныя части и проч.	388,330 р.
Всего на подвижной составъ	4.271,639 р.
Б) Добавочныя постройки и обзаведенія на Балто-Волочискомъ участкѣ	956,000 р.
В) Устойство третьяго телеграфнаго провода на 332 вер.	33,200 р.
Г) Распространеніе Одесской товарной станціи къ порту и дополнительныя работы отъ Одессы до Балты	1.200,000 р.
Итого руб. кред.	6.460,839 р.
Кромѣ того на реализацію акцій 1/3 считая по 75 р. за 100 р.	2.153,613 р.
Всего	8.614,452 р.
Или круглымъ числомъ	8.614,500 р.

Согласно этой концессіи, въ теченіе 1870 и 1871 года Общество, принявъ въ свое вѣдѣніе Одесскую дорогу, произвело указанныя въ концессіи дополнительныя работы по первымъ четыремъ участкамъ, а сооруженіе 5-го, по договору съ Обществомъ, приняли на себя банкиры Ефруси и К°., Рафаловичъ и К°, I. Е. Гинцбургъ, Р. Розенталь и М. Г. Вейкерсгеймъ.

20 Января 1871 года, Днѣстровскій мостъ, соединяющій 4-й участокъ Одесской дороги съ 5-мъ, былъ оконченъ, и коммисія составленная изъ инженеровъ Ивашевскаго, Корсакова, Шмидсфельдена, Венгржиновича и агента завода Кокриль, Арнольда де Книпера, произведя освидѣтельствованія этого моста, нашла возможнымъ открыть паровозное и пассажирское движеніе по вновь устроенному мосту.

Затѣмъ 15 Августа 1871 года открыто было уже правильное движеніе поѣздовъ по всему 4-му (Тирасполе-Кишиневскому) участку, а 15 Ноября того же года Министерствомъ Путей Сообщенія утвержденъ журналъ коммисіи, свидѣтельствовавшей Тирасполе-Кишиневскую линію, съ тѣмъ чтобы, въ видахъ безопасности движенія, всѣ недодѣлки въ земляномъ полотнѣ были произведены немедленно и чтобы балластный слой былъ доведенъ до проектной толщины до наступленія зимы.

Вообще же, при открытіи движенія по 4-му участку, состояніе линіи представлялось въ слѣдующемъ видѣ:

1) Длина участка, считая отъ середины пассажирскаго зданія въ Тирасполѣ до середины пассажирскаго зданія въ Кишиневѣ — 66,13 верстъ, а отъ начала участка до конечной точки дороги — 65,83 вер., менѣе противу опредѣленной по контракту длины 0,88 верстъ.

2) Въ направленіи линіи и профили, вслѣдствіе исключительныхъ условій мѣстности, допущено отступленіе отъ контракта, а именно: 2 кривыхъ радіусомъ 250 саженъ на 26-й верстѣ длиною 355 саж. и на 29-й верстѣ — длиною 180 саж.

Процентное содержаніе прямыхъ и кривыхъ къ длинѣ дороги таково: прямыхъ 77,69% и кривыхъ 22,31%.

Уклоны не превышаютъ 0,006.

Общая длина горизонталей—29,60%. Общая длина уклоновъ—70,40%.

3) Земляное полотно устроено на 2 пути, шириною 4,6 саж., откосы вездѣ полуторные, за исключеніемъ того, что по верхнимъ гранямъ откосовъ насыпей и выемокъ не положены дерновыя ленты. Боковыя канавы не обдѣланы дерномъ и откосы выемокъ не укрѣплены. Дно канавъ не вездѣ вымощено. Вообще по всей линіи найдены нѣкоторыя мелкія недодѣлки.

4) Искуственныя сооруженія—мосты и трубы, построены вообще удовлетворительно, кромѣ Днѣстровскаго моста, гдѣ замѣчена осадка насыпей, а равно и мостъ черезъ р. Быкъ не вполнѣ оконченъ. Въ укладкѣ трубъ также найдены нѣкоторыя отступленія отъ указаній Министерства Путей Сообщенія и нѣкоторыя недодѣлки. Днѣстровскій мостъ имѣетъ 5 пролетовъ: 2 крайніе—по 15 м.— 49,2 ф. чистаго отверстія; 3 средніе—по 86 м.—282 ф. чистаго отверстія.

5) Рельсовый путь уложенъ на правой половинѣ полотна по направленію отъ Одессы къ Кишиневу. Балластный слой разсыпанъ на достаточную толщину, за исключеніемъ недодѣлокъ около Кишинева и на Парканской насыпи. Рельсы съ принадлежностями трехболтовой системы.

6) Длина всѣхъ станціонныхъ путей, вмѣстѣ со вторымъ путемъ на Днѣстровскомъ мосту — 6,269 саж., что составляетъ 19% общаго протяженія пути.

7) Казармъ 3, будокъ 70. Нѣкоторыя постройки не вполнѣ отдѣланы. Переѣздовъ на линіи 46.

8) Станцій—4: одна I класса (Кишиневъ), одна III (Бендеры), одна IV (Бульбоки), одна V (Мирсни). Водоснабженіе изъ колодцевъ.

9) Телеграфъ—электромагнитный о двухъ проводахъ, по 16 столбовъ на версту. Аппараты Морзе.

10) Подвижной составъ: 10 товарныхъ паровозовъ, 22 пассажирскихъ и багажныхъ вагоновъ, 140 товарныхъ крытыхъ и 52 платформы.

Между тѣмъ около этого же времени (въ началѣ 1872 г). въ Правленіи Одесской дороги возникло предположеніе объ

устройствѣ вѣтви этой дороги отъ ст. Бендеры къ пристани у р. Днѣстра.

На устройство вѣтви предположено было употребить 97.100 руб. на основаніи слѣдующихъ соображеній.

1) На отчужденіе земель—50,000 р., такъ какъ проектированная вѣтвь должна проходить частью садами, частью чрезъ каменоломни.

2) На производство земляныхъ работъ — 17,500 р. или по 2 р. 50 к. съ кубической сажени, такъ какъ работы, при дороговизнѣ вообще рабочихъ рукъ въ той мѣстности, должны производиться въ скалистомъ берегу р. Днѣстра.

На устройство платформы, будокъ и др. приспособленій—29,600 р.

Впослѣдствіи разсчетъ этотъ былъ замѣненъ новою смѣтою, по которой устройство проектированной вѣтви требовало расхода въ размѣрѣ 117,700 р., и такъ какъ постройка этой вѣтви въ концессію Одесской желѣзной дороги не вошла, то и расходъ на этотъ предметъ отнесенъ на общій расходъ по дополнительнымъ работамъ на всей Одесской дорогѣ для приведенія ея въ надлежащій видъ. Этотъ дополнительный расходъ, по разсчету Правленія Общества восходившій до 2,371,780 р., положено было покрыть вновь испрашиваемымъ займомъ, сумму котораго, однако, по разсмотрѣніи въ Министерствѣ Путей Сообщенія, признано было возможнымъ сократить до 2.060,265 р., т. е. на 30,515 р.

Необходимость проектированной вѣтви мотивирована слѣдующими соображеніями, изложенными въ особой пояснительной запискѣ:

Въ началѣ построенія Одесской желѣзной дороги полагалось, главнымъ образомъ, соединить Одессу съ Днѣстромъ, почему первая дорога, которую начали строить отъ Одессы по направленію къ Днѣстру, и названа была Одесско-Парканскою. Впослѣдствіи линія эта продолжена до Балты и открыта раньше чѣмъ линія отъ Раздѣльный до Тирасполя или до Парканъ. Первоначальная цѣль соединенія Одессы съ Днѣстромъ, такимъ образомъ, была упущена изъ виду. Вѣтвь, устроенная отъ Тираспольской станціи до Днѣстра, проведена по городу съ весьма крутыми скатами и упирается въ берегъ Днѣстра въ мѣстѣ, ограниченномъ съ одной стороны рѣкой, съ другой—крутымъ берегомъ, по которому расположены городскіе сады и постройки, почему вѣтвь эта не принесла дорогѣ никакой пользы, такъ какъ по ней, со дня открытія движенія, не провезено было до 1872 года ни одного груженнаго вагона.

Между тѣмъ около Тирасполя проходитъ по Днѣстру слишкомъ 10.000,000 пудовъ разныхъ грузовъ, и только небольшая часть ихъ попадаетъ на желѣзную дорогу по причинѣ затруднительности сообщенія пристани съ станціею.

Но такъ какъ вблизи Тирасполя нѣтъ удобнаго мѣста для проложенія вѣтви желѣзной дороги къ Днѣстру, то съ открытіемъ линіи до Кишинева явилась возможность провести эту вѣтвь къ Днѣстру около ст. Бендеры и устроить пристань около деревни Варницы, на правомъ берегу Днѣстра.

По проектированному плану и профили вѣтвь должна проходить косогоромъ р. Днѣстра, спускаясь сначала скатомъ въ 0,007 на протяженіи 428,5 саж., а потомъ скатомъ 0,008 на протяженіи 812,5 саж.

Министерство Путей Сообщенія, одобривъ эти предположенія Общества, постановило однако, что къ устройству сооруженій по проектированной вѣтви, какъ-то деревянныхъ разгрузочныхъ эстакадъ и проч., не можетъ быть приступлено раньше утвержденія Министерствомъ проектовъ этихъ сооруженій.

Между тѣмъ Главное Инженерное Управленіе, въ виду представленія начальника Инженеровъ Одесскаго Военнаго Округа, сообщило Министру Путей Сообщенія, что хотя избранное направленіе вѣтви и можетъ быть признано безвреднымъ для Бендерской крѣпости, но какъ въ этомъ направленіи дорога будетъ проходить частію въ насыпи, и частію въ выемкѣ, то дабы, въ случаѣ военныхъ дѣйствій, не дать непріятелю закрыться и возвести какую-либо постройку, могущую обстрѣливать дорогу продольно, то и полагалось бы необходимымъ, чтобы при постройкѣ землянаго полотна откосы выемокъ, обращенные къ крѣпости, и противоположныя насыпи были сглаcированы подъ выстрѣлы съ укрѣпленій, и что исполненіе этого требованія не можетъ вовлечь Общество въ большіе расходы, такъ какъ сглаcировка эта должна быть сдѣлана только на части пути, гдѣ выемки и насыпи незначительны.

Вслѣдствіе этого заявленія Главнаго Военно-Инженернаго Управленія, Министромъ Путей Сообщенія сдѣлано распоряженіе, чтобы Общество Одесской желѣзной дороги непремѣнно исполнило вышеозначенное требованіе Военно-Инженернаго вѣдомства.

Производившіяся, затѣмъ, въ теченіе 1872 и въ началѣ 1873 года работы на этой вѣтви доведены были, къ Маю 1873 года, до такого состоянія, что Бендеро-Варницкая вѣтвь протяженіемъ въ 3 версты, признана была оконченною и движеніе по ней могло быть открыто по исполненіи нѣкоторыхъ недодѣлокъ, которыя, главнымъ образомъ, заключались въ неправильномъ расположеніи стыковъ на мостахъ, и въ отсутствіи на тѣхъ же мостахъ болтовъ и схватокъ, требовавшихся при утвержденіи проектовъ дорожныхъ сооруженій данной вѣтви. По открытіи же по ней движенія, Правленіе Общества обязывалось окончить — мощеніе камнемъ откоса насыпи, обращеннаго къ Днѣстру до высоты высокихъ водъ, увеличеніе откоса канавы на второй верстѣ, а также удлиненіе пути за послѣднюю стрѣлку, въ концѣ дороги, за пристанью.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, въ виду постройки Бендеро-Варницкой вѣтви, упирающейся въ рѣку Днѣстръ и такимъ образомъ служащей началомъ образованія на этой рѣкѣ новой пристани, въ

такой мѣстности, гдѣ доселѣ пристани не существовало, Министръ Путей Сообщенія сдѣлалъ распоряженіе о принятіи на будущее время къ руководству по Министерству слѣдующаго правила: чтобы Министерство Путей Сообщенія, предварительно разрѣшенія устройства пристаней на рѣкахъ, съ проведеніемъ къ нимъ вѣтвей желѣзныхъ дорогъ, требовало заключенія какъ отъ Техническаго Инспекторскаго Комитета, такъ и отъ Департамента шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній, а этотъ послѣдній о разрѣшеніи таковыхъ построекъ извѣщалъ мѣстныя судоходныя власти.

5 §-мъ Высочайше утвержденной концессіи Одесской желѣзной дороги на Русское общество пароходства и торговли и Одесской желѣзной дороги возложена, между прочимъ, обязанность войти въ соглашеніе съ компаніею Румынской Черновицко-Ясской желѣзной дороги относительно соединенія этой дороги съ Кишинево-Прутскою вѣтвью Одесской дороги.

Во исполненіе этого Правленіе Русскаго общества обратилось къ Главному Директору Лемберго-Черновицо-Ясской дороги г. Оффенгейму съ предложеніемъ построить вышеупомянутую соединительную вѣтвь, на что г. Оффенгеймъ, отъ имени Правленія Лемберго-Черновицо-Ясской дороги, изъявилъ полное согласіе; но какъ разрѣшеніе на эту постройку зависитъ отъ Румынскаго Правительства, то г. Оффенгеймъ просилъ содѣйствія въ этомъ Правленія Русскаго общества пароходства, торговли и Одесской желѣзной дороги.

Вслѣдствіе этого Правленіе, въ 1871 году, обратившись къ Государственному канцлеру съ ходатайствомъ о поддержаніи г. Оффенгейма предъ Румынскимъ Правительствомъ въ полученіи имъ дозволенія Обществу Лемберго-Черновицо-Ясской желѣзной дороги построить вѣтвь желѣзнаго пути отъ Яссъ къ русской границѣ для соединенія съ Одесскою желѣзною дорогою,—съ своей стороны ходатайствовало также и въ Министерствѣ Путей Сообщенія о томъ, чтобы и со стороны этого Министрства было сдѣлано сношеніе съ Министерствомъ Иностранныхъ Дѣлъ о поддержаніи ходатайства компаніи Лемберго-Черновицо-Ясской желѣзной дороги предъ Румынскимъ Правительствомъ, такъ какъ никто иной кромѣ этой компаніи не можетъ предпринять постройки соединительной линіи отъ Яссъ къ Пруту, между тѣмъ какъ соединеніе это необходимо для успѣшной эксплоатаціи участка Одесской желѣзной дороги отъ Кишинева до Румынской границы, почему, въ томъ же 1871 году и сдѣлано было по этому предмету сношеніе Министерства Путей Сообщенія съ Министерствомъ Иностранныхъ Дѣлъ.

Одновременно съ этимъ начались работы и по пятому (Кишинево-Ясскому) участку Одесской дороги; но производились однако, какъ сказано будетъ ниже, весьма медленно.

Въ 1872 году, въ Августѣ мѣсяцѣ, между Министерствами Путей Сообщенія и Иностранныхъ Дѣлъ возникло сношеніе относительно постройки моста чрезъ р. Прутъ, на Кишинево-Ясской линіи, въ томъ смыслѣ, чтобы всѣ техническія работы по устройству моста были исполнены строителями русской части упомянутой линіи на половинныхъ расходахъ съ Управленіемъ Румынской части дороги.

Русское общество пароходства, торговли и Одесской желѣзной дороги, отъ котораго требовалось заключеніе по этому предмету, отозвалось, что банкиры, принявшіе на себя сооруженіе пятаго участка Одесской дороги, изъявили готовность уступить постройку русской половины моста на р. Прутѣ Управленію Румынскихъ желѣзныхъ дорогъ за полную сумму 140,000 руб. кред., назначенную на этотъ мостъ по утвержденной разцѣночной вѣдомости, но что они не отказываются также принять и на себя постройку всего моста, съ тѣмъ однако,— 1) чтобы до передачи имъ этой постройки были составлены подробные проектъ и смѣта на сооруженіе моста, утвержденные Русскимъ и Румынскимъ Правительствами, 2) чтобы въ утвержденной смѣтѣ были исчислены издержки, падающіе на сооруженіе русской половины моста, и 3) чтобы былъ опредѣленъ и обезпеченъ способъ уплаты денегъ, которыя будутъ причитаться банкирамъ Одесской дороги отъ Управленія Румынскихъ желѣзныхъ дорогъ по устройству другой половины моста.

Въ виду вышеизложеннаго Министерствомъ Путей Сообщенія предложено было Русскому обществу пароходства, торговли и Одесской желѣзной дороги немедленно распорядиться назначеніемъ уполномоченныхъ инженеровъ для составленія проекта совмѣстно съ Румынскими инженерами.

Хотя въ послѣдствіи дипломатическій агентъ нашъ въ Бухарестѣ заявилъ, что онъ имѣетъ поводъ не вполнѣ довѣрять опытности Румынскихъ инженеровъ, не имѣвшихъ достаточно практики, и полагалъ болѣе полезнымъ, чтобы постройка моста черезъ р. Прутъ была предоставлена обществу Одесской желѣзной дороги, однако, вслѣдствіе сдѣланныхъ Министерствомъ Путей Сообщенія распоряженій, о немедленномъ составленіи инженерами Одесской дороги проекта Прутскаго моста, проектъ этотъ былъ составленъ въ Іюлѣ 1873 года, и для разсмотрѣнія его требовалось имѣть мнѣніе международной коммисіи собственно по отношенію къ бечевникамъ, для чего и посланъ былъ Обществомъ Одесской желѣзной дороги особый агентъ.

Между тѣмъ, къ концу 1872 года, работы по пятому участку Одесской дороги, отъ ст. Кишиневъ до ст. Корнешти, доведены были до такого положенія, что Правленіе Общества просило Министерство Путей Сообщенія о назначеніи правительственной коммисіи для освидѣтельствованія готовой части участка, на протяженіи 67,628 верстъ.

По освидѣтельствованіи, произведенномъ въ Февралѣ 1873 года, и по разсмотрѣніи акта освидѣтельствованія съ надлежащими документами, Министерствомъ Путей Сообщенія относительно оказавшихся недодѣлокъ на сказанной линіи опредѣлено, что недодѣлки эти, за исключеніемъ не полной разсыпки

балластнаго слоя и дополнительныхъ поставокъ для дѣйствія телеграфа на линіи, такого рода, что не могутъ служить препятствіемъ къ открытію движенія на участкѣ; но за неразсыпкою полнаго нижняго балластнаго слоя движеніе это не могло быть открыто.

Что же касается другихъ недодѣлокъ, то, по отношенію къ важнѣйшимъ изъ нихъ, Правленію Общества Одесской дороги Министерствомъ предложено было:

1) Окончить всѣ работы по укрѣпленію откосовъ.

2) Окончить работы по правильному отводу воды во всѣхъ тѣхъ резервахъ, гдѣ замѣченъ застой воды.

3) Положить верхніе ряды каменной обдѣлки головъ чугунныхъ трубъ на тощемъ гидравлическомъ растворѣ.

4) Устроить деревянный открытый мостъ отверстіемъ въ 1 саж. на 191-й вер. отъ Одессы.

5) Устроить досчатый настилъ на мостахъ желѣзной конструкціи.

6) Положить на мостахъ подкладки подъ стыки рельсовъ.

7) Окончить устройство переѣздовъ.

8) Устроить на 243-й верстѣ отъ Одессы каменный сторожевой домъ.

Затѣмъ правильное движеніе пассажирскихъ и товарныхъ поѣздовъ на части пятаго участка Одесской дороги отъ ст. Кишиневъ до ст. Корнешти, признано было возможнымъ открыть 28 Апрѣля 1873 года.

Въ числѣ исключительныхъ построекъ на пятомъ участкѣ производимо было, между прочимъ, сооруженіе таможенныхъ зданій на границѣ, такъ какъ, на основаніи концессіи, общество Одесской желѣзной дороги обязывалось устроить при пограничной станціи у р. Прута таможенныя зданія, стоимость которыхъ опредѣлена въ 150,000 кред. руб.

Что же касается устройства телеграфа по линіи пятаго участка, отъ Кишинева до ст. Корнешти, то таковой былъ оконченъ въ лѣто 1873 года и, по отзыву Телеграфнаго Департамента, телеграфная линія могла бы вполнѣ отвѣчать своему назначенію, если бы не имѣла одного существеннаго недостатка—частыхъ переходовъ проводовъ съ одной стороны дороги на другую. Вмѣстѣ съ тѣмъ Телеграфный Департаментъ, не имѣя въ виду свѣдѣній, чѣмъ вызвано устройство линіи телеграфа по разнымъ сторонамъ желѣзно-дорожнаго пути и, принимая во вниманіе, что въ случаѣ опущенія проводовъ, при переходахъ ихъ чрезъ полотно дороги, можно ожидать весьма неблагопріятныхъ послѣдствій не только для состоянія телеграфа, но также и для самого поѣзда, просилъ Министерство Путей Сообщенія не отказать въ распоряженіи относительно перенесенія линіи телеграфа Кишинево-Корнешти, если къ тому, по мѣстнымъ условіямъ, не встрѣтится особенныхъ препятствій, по возможности, на одну сторону дороги.

Распоряженіе со стороны Министерства Путей Сообщенія по этому предмету послѣдовало въ Сентябрѣ 1873 года.

При всемъ томъ остающіяся на пятомъ участкѣ неисполненными работы производились такъ медленно, что нельзя было ожидать, чтобы участокъ этотъ былъ вполнѣ оконченъ къ указанному въ концессіи сроку (22-му Декабря 1872 г.).

Въ виду этого Румынскій Министръ публичныхъ работъ чрезъ дипломатическаго Россійскаго агента въ Бухарестѣ заявилъ Русскому Правительству, что такъ какъ, во первыхъ, работы по устройству желѣзной дороги отъ Яссъ до Унгени на р. Прутѣ производятся почти на всемъ протяженіи и быстро подвигаются, такъ что Румынское Правительство по всей вѣроятности въ началѣ 1873 года будетъ вынуждено принять эту дорогу и начать уплату слѣдующей концессіонеру по контракту суммы по 400,000 франковъ въ годъ, а между тѣмъ, согласно собраннымъ этимъ Министерствомъ свѣдѣніямъ, работы на участкѣ отъ Кишинева до р. Прута съ русской стороны пріостановлены вслѣдствіе препятствій, встрѣченныхъ при прорытіи тоннеля близъ Корнешти, почему и не представляется возможности надѣяться, чтобы русскій путь былъ оконченъ въ 1873 году, и какъ, во вторыхъ, открытіе движенія по одному Молдаванскому участку не обѣщаетъ никакихъ выгодъ, а между тѣмъ уплата субсидій концессіонеру сильно обременитъ бюджетъ соединенныхъ княжествъ,—то онъ и просилъ передать ИМПЕРАТОРСКОМУ Россійскому Правительству почтительнѣйшее и убѣдительнѣйшее ходатайство Правительства князя Карла о принятіи дѣятельныхъ мѣръ къ скорѣйшему окончанію участка отъ Кишинева до Унгени.

Между тѣмъ изъ дѣлъ Министерства Путей Сообщенія оказалось, что медленность въ производствѣ работъ по пятому участку Одесской дороги, между прочимъ, происходила отъ встрѣчаемыхъ этими работами препятствій по переходу чрезъ хребетъ горъ на Кишинево-Ясской желѣзной дороги по причинѣ ползучаго грунта мѣстности, и потому еще въ Октябрѣ того же года Министерствомъ сдѣлано было распоряженіе о производствѣ новыхъ изысканій для опредѣленія наилучшаго перехода черезъ хребетъ. Произведенными, вслѣдствіе этого, изысканіями найдено, что по вновь избранному направленію сокращается общее протяженіе линіи, улучшаются техническія условія и избѣгаются ползучіе грунты, но что длина тоннеля чрезъ это увеличивается со 120 саж. до 513,22 саж., а вслѣдствіе этого и срокъ окончанія работъ замедлится по малой мѣрѣ на одинъ годъ.

Вообще же, къ 1-му Ноября 1872 года недодѣлки по устройству пятаго участка не могли не обратить на это дѣло особеннаго вниманія Министерства Путей Сообщенія и не вызвать тѣхъ съ его стороны понудительныхъ мѣръ, которыя указывались въ самой концессіи дороги.

Такъ, недодѣлки эти представлялись въ слѣдующихъ размѣрахъ:

1) Отчужденіе земель не окончено $^1/_{10}$ части, что составляло 62 десятины.

2) Земляныя работы подъ полотно недодѣланы до $^1/_4$ части (97,000 куб. саж.)

3) Подъ станціи: II-го класса Унгени — $^1/_4$ часть (2,500 куб. саж.) III-го класса Корнешти — $^1/_8$ часть (500 куб. с.)

4) Отдѣлка и укрѣпленіе откосовъ не кончены болѣе $^1/_2$ (59 вер.).

5) Чугунныя трубы не уложены до $^1/_2$ (188 пог. саж.).

6) Изъ каменныхъ частей мостовъ, отверстіемъ 0,5 до 6 саж., оставалось недодѣланныхъ 5 мостовъ, а у 42-хъ мостовъ — не обдѣланы карнизы и конусы. Изъ металлическихъ частей мостовъ 6 находились еще въ складахъ.

7) Не устроенъ мостъ на р. Прутѣ.

8) Не выведены каменныя стѣны тоннеля въ 150 саж. (а по вновь избранному направленію — до 513,22 саж.).

9) Балластировка и укладка пути производились только между ст. Кишиневъ и Корнешти и на всемъ протяженіи не доставало песку до $^4/_5$ частей (17,828 куб. саж.), а не разсыпано его 20,028 куб. саж., гравія не доставало болѣе $^2/_3$ (5,538 куб. саж.), шпалъ $^1/_3$ (65,150 штукъ) и не уложено 95,160 штукъ, и рельсовъ съ скрѣпленіями не доставало $^1/_8$ (81.785 пуд.), а не уложено 283,854 пуда.

10) Не поставлено на 101 верстѣ верстовыхъ столбовъ и не заготовлены инструменты для ремонта пути.

11) Не устроено $^1/_3$ сторожевыхъ домовъ (21), не окончено 6. Не устроено 79 колодцевъ. Не устроена одна казарма и не кончены 4. Не поставлено 20 переѣздовъ, т. е. болѣе $^1/_3$.

12) На станціяхъ оказалось значительное число недодѣлокъ, какъ въ зданіяхъ, платформахъ, такъ и во всѣхъ прочихъ приспособленіяхъ.

Вообще самыя значительныя недодѣлки во всѣхъ отношеніяхъ оказались между ст. Корнешти и Унгени, гдѣ кромѣ того предполагалось измѣнить до нѣкоторой степени направленіе линіи, какъ показано выше, и устроить тоннель длиною не 150 саж., а болѣе 500 саж.

Въ виду такого состоянія работъ, Начальникомъ Управленія желѣзныхъ дорогъ заявлено было, не слѣдуетъ ли сдѣлать Правленію Общества Одесской желѣзной дороги, въ силу концессіи *первое предостереженіе*.

При этомъ Министромъ Путей Сообщенія сдѣлано особое распоряженіе о томъ, чтобы со стороны Департамента желѣзныхъ дорогъ было вообще наблюдаемо за сроками могущихъ послѣдовать предостереженій по всѣмъ Обществамъ желѣзныхъ дорогъ.

Затѣмъ, и въ теченіе 1873 года, работы на пятомъ участкѣ, собственно на той его части, которая идетъ отъ ст. Корнешти къ р. Пруту, хотя и продолжали производиться, но окончаніе ихъ далеко еще не предвидѣлось, въ виду чего, въ Октябрѣ 1873 года Управляющій дѣлами Комитета Министровъ препроводилъ въ Министерство Путей Сообщенія, для зависящаго исполненія, извлеченіе изъ всеподданнѣйшаго отчета Бессарабскаго Губернатора за 1872 годъ, изъ коего оказалось, что въ означенномъ отчетѣ послѣдовали Высочайшія ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА отмѣтки, по объясненіямъ:

1) О необходимости обязать общество Одесской желѣзной дороги окончить постройку участка отъ Корнешти къ Пруту непремѣнно въ условленный срокъ, не стѣсняясь перепиской о проведеніи Корнештскаго тоннеля въ новомъ направленіи: „*Сообразить*“.

и 2) О томъ, что возбужденный вопросъ въ чьемъ завѣдываніи должна находиться нижняя часть Бендерскаго моста чрезъ Днѣстръ не получилъ желаемаго разрѣшенія: „*Почему?*“

Наконецъ, въ 1873 году, Буковинскою (въ Черновицахъ, въ Австріи) Торговою Палатою возбужденъ былъ вопросъ о предполагаемомъ будто бы построеніи вѣтви желѣзной дороги отъ Балто-Волочиской дороги чрезъ Каменецъ-Подольскъ въ Черновицы и о невыгодномъ избраніи переходнаго пункта чрезъ границу въ Рокитнахъ, и при этомъ Торговою Палатою въ представленіи Австрійскому министру финансовъ и торговли выражено было „сожалѣніе объ одностороннемъ, будто бы, дѣйствіи Россіи въ отношеніи дарованной концессіи барону Унгернъ-Штернбергу, о построеніи вѣтви отъ Балто-Волочиской желѣзной дороги чрезъ Могилевъ до границы Буковины въ такомъ видѣ, дабы съ обходомъ города Черновицы она переходила границу Буковины у Добронучахъ“.

Затѣмъ Буковинская палата указывала на болѣе выгодное направленіе предполагаемой вѣтви, а именно изъ Каменецъ-Подольска на Новосельцы, и съ этимъ предположеніемъ обратилась къ Министру Путей Сообщенія, прося его содѣйствія въ избраніи для предположенной вѣтви сказаннаго направленія.

---

2. Московско-Курская желѣзная дорога.

Въ 1870 году Правительство предположило продать выстроенную на казенный счетъ Московско-Курскую желѣзную дорогу въ частныя руки.

Предложенія, относительно пріобрѣтенія этой дороги, поступили отъ трехъ обществъ:

1) Въ Январѣ 1871 года Правленіе Курско-Кіевской

желѣзной дороги обратилось къ Министру Путей Сообщенія съ просьбою о допущеніи представляемаго имъ общества къ конкуренціи по пріобрѣтенію Московско-Курской дороги, безъ объясненія впрочемъ самыхъ условій пріобрѣтенія.

2) Въ то же время поступило нѣсколько заявленій отъ представителей вновь составившейся въ Москвѣ компаніи, учредителями которой были: Надворный Совѣтникъ Чижовъ, Потомственные почетные Граждане: Морозовъ, Горбовъ, Мамонтовы, Руковишниковъ, Ляминъ, Бостанджогло и Коллежскій Совѣтникъ Бенардаки. Компанія эта, заявляя о своемъ желаніи пріобрѣсти Московско-Курскую дорогу, сочла необходимымъ высказать также свои соображенія о невыгодахъ, какія повлекла бы за собою продажа означенной дороги ея конкуренту, Обществу Курско-Кіевской дороги. Соединеніе Московско-Курской и Курско-Кіевской дорогъ въ одну линію, по мнѣнію компаніи, повело бы къ искуственному отвлеченію на Курско-Кіевскій участокъ, отъ другихъ вѣтвей, большей части грузовъ, проходящихъ между Москвою и Чернымъ моремъ; никакое отдѣльное общество не въ состояніи было бы приблизиться къ той суммѣ, какую общество Курско-Кіевской дороги могло бы предложить за Московско-Курскую дорогу, такъ какъ вмѣстѣ съ этою послѣднею оно пріобрѣло бы подчиненіе себѣ всѣхъ другихъ южныхъ дорогъ; хотя Правительство, владѣя тремя четвертями акцій Курско-Кіевской дороги, и могло бы остаться при этомъ въ выгодѣ, но подобная выгода была бы основана на неизбѣжныхъ убыткахъ другихъ желѣзно-дорожныхъ обществъ.

Сущность предложеній Московской компаніи состояла въ слѣдующемъ: Нарицательная стоимость Московско-Курской желѣзной дороги съ подвижнымъ составомъ, всѣмъ ея имуществомъ и сдѣланными уже заказами опредѣлялась въ 57.433,000 руб. металлическихъ; сообразно этому, основной капиталъ компаніи опредѣлялся въ такую же сумму, изъ которой 15.729,000 руб. должны были представляться акціями, а 41.704,000 руб.—облигаціями. Всѣ облигаціи предоставлялись Правительству; нарицательная стоимость акцій переводилась въ кредитные рубли и затѣмъ выражалась суммою 18.264,000 руб.; часть этихъ акцій на 11.600,000 рублей (10.000,000 р. мет.) компанія оставляла за собою съ уплатою за нее Правительству наличными деньгами; остальная же часть—6.624,000 рублей—должна быть реализирована компаніею же, взамѣнъ чего послѣдняя обязывалась употребить не менѣе 5.000,000 рублей кредитныхъ на уплаты по законтрактованнымъ Правительствомъ поставкамъ и на дополнительныя работы по дорогѣ. Далѣе полагалось условіемъ, что въ случаѣ если чистая прибыль отъ эксплоатаціи Московско-Курской дороги превзойдетъ 7% на акціонерный капиталъ, излишекъ, за отчисленіемъ изъ него нѣкоторой доли на устройство центральнаго механическаго училища, дѣлится поровну, между компаніею и Правительствомъ.

3) Въ концѣ Апрѣля того же 1871 года, поступило еще одно предложеніе, отъ представителя другой Компаніи русскихъ капиталистовъ, Почетнаго гражданина Попова; представляемая имъ компанія, соглашаясь на условія предложенныя объясненою выше Московскою компаніею, сверхъ того добавляла въ пользу Правительства 1.500,000 рублей.

Правленіе Курско-Кіевской желѣзной дороги, ознакомившись съ предложенными Министерствомъ Путей Сообщенія условіями продажи Московско-Курской дороги, отказалось отъ пріобрѣтенія послѣдней; затѣмъ конкуррентами остались только двѣ компаніи русскихъ капиталистовъ: одна—представлявшаяся г. Чижовымъ, другая—г. Поповымъ. Послѣ переговоровъ между Министерствами Путей Сообщенія и Финансовъ съ первою изъ этихъ компаній, установлены были всѣ основанія продажи Московско-Курской желѣзной дороги и составленъ проектъ устава общества этой дороги.

Сооруженіе Московско-Курской желѣзной дороги обошлось Правительству въ 44.938,626 рублей кредитныхъ. По прибавленіи къ этой суммѣ процентовъ за время по 1870 годъ—8.138,761 руб. и по вычетѣ полученнаго уже Правительствомъ отъ этой дороги, съ 1867 по 1870 г.*), дохода—4.605,113 р., стоимость дороги выводилась въ 48.472,274 руб. За присоединеніемъ же къ этой послѣдней суммѣ 1.621,029 руб. причитавшихся къ уплатѣ за поставки и работы предположенныя въ 1871 году, вся стоимость желѣзно-дорожной линіи доходила до 50.093,303 руб, кредитныхъ, что равнялось 40.074,642 руб. металлическимъ.

Изъ предполагавшагося нарицательнаго капитала Московско-Курской дороги—57.433,000 р. мет.,—въ уплату за самую дорогу предназначалось 51.704,000 руб., выраженныхъ всѣми облигаціями, и частью акцій на 10 милліоновъ руб. мет.; на уплату за поставки и работы 1871 года предназначались акціи на 1.729,000 р. м.; а на послѣдующія дополнительныя работы—остальныя акціи, на 4.000,000 руб. мет.

Такимъ образомъ, степень выгодности продажи дороги компаніи г. Чижова опредѣлялась слѣдующимъ расчетомъ:

За акціи на 10.000,000 руб. мет.—Правительство получало отъ компаніи наличными деньгами 11.000,000 р. кред.

За часть облигацій на сумму 27.339,200 рублей метал., которая, будучи отнесена на счетъ Московско-Курской дороги, вошла въ составъ выпущенныхъ Правительствомъ въ 1870 г. „консолидированныхъ облигацій желѣзныхъ дорогъ,“ уже было выручено 26.597,922 р. кр.

По реализаціи остальныхъ, слѣдовавшихъ къ доплатѣ Правительству отъ компаніи, облигацій на сумму 14.364,800 р. мет. (т. е. 41.704,000—27.339,200 р. м.), предполагалось

*) Участокъ отъ Москвы до Серпухова оконченъ былъ въ Ноябрѣ 1866 года; вся же линія открыта для движенія въ Сентябрѣ 1868 г.

получить (считая по 78½ за 100) 11.278,368 руб. мет. или 14.567,054 руб. кред.

Общій итогъ получаемыхъ Правительствомъ суммъ доходилъ до 52.164,976 р. кред., а такъ какъ сооруженіе Московско-Курской дороги обошлось Правительству въ 48.472,274 р. кредитныхъ (см. выше), то оказывалось, что Правительство, не только возвращало себѣ всѣ издержанныя имъ суммы, но еще получало прибыль въ 3.692,702 руб. кред.

(Въ приведенный разсчетъ не вошли: съ одной стороны 5.729,000 р. м. акціонернаго капитала, съ другой—соотвѣтствующія этой послѣдней суммѣ издержки, на уплату по заказамъ 1871 года и на дополнительныя работы).

Предположенныя Министрами Путей Сообщенія и Финансовъ условія продажи Московско-Курской дороги, большинствомъ Комитета Министровъ, были признаны вполнѣ выгодными, такъ какъ Государственное Казначейство получало обратно всѣ затраченныя на постройку дороги суммы, вдвое превосходившія стоимость постройки новыхъ дорогъ, и кромѣ того — нѣкоторую прибыль. При обязательствѣ компаніи выплачивать ежегодно болѣе двухъ милліоновъ руб. мет. процентовъ по облигаціямъ, Правительство пріобрѣтало доходъ вдвое значительнѣйшій противъ полученнаго имъ въ 1870 году, отъ эксплоатаціи Московско-Курской дороги. Независимо отъ того, за Правительствомъ оставлялось право участія въ раздѣлѣ излишка противъ 7% дивиденда на акціонерный капиталъ.

Заключеніе Комитета Министровъ объ утвержденіи проэкта продажи Московско-Курской дороги Компаніи, представлявшейся г. Чижовымъ, удостоилось Высочайшаго утвержденія 1 Мая 1871 года.

21 Мая 1871 года послѣдовало Высочайшее утвержденіе Устава «Общества Московско-Курской желѣзной дороги».

На основаніи этого устава, Общество получило право владѣть пріобрѣтенною имъ Московско-Курскою дорогою восемьдесятъ одинъ годъ, со дня передачи ему послѣдней правительствомъ.

Основной капиталъ Общества опредѣленъ въ пятьдесятъ семь милліоновъ четыреста тридцать три тысячи рублей металлическихъ и образовывался выпускомъ:

Негарантированныхъ акцій на	15.729,000 р. м.
Гарантированныхъ облигацій	41.704,000 р. м.
Итого	57.433,000 р. м.

Въ уплату за Московско-Курскую дорогу, Общество обязывалось выдать Правительству, въ дополненіе къ выпущеннымъ Правительствомъ и отнесеннымъ на счетъ Московско-Курской дороги облигаціямъ, на нарицательную сумму 27.339,200 руб. мет., вошедшимъ въ выпускъ консолидированныхъ облигацій, Высочайше разрѣшенный 9 Января 1870 года, еще:

а) Пятипроцентными металлическими облигаціями дополнительнаго выпуска	14.364.800 р. м.
б) Не гарантированными акціями	10.000.000 р. м.
Итого	24.364.800 р. м.

Взамѣнъ упомянутыхъ выше акцій (10.000.000 р.), Общество выплачивало правительству, деньгами, 11.000.000 руб. кредит., съ предоставленіемъ выпуска акцій (въ кредитной валютѣ) самому Обществу, по соглашенію его съ Министромъ Финансовъ.

Затѣмъ остальная часть нарицательнаго акціонернаго капитала, составляющая 5.729.000 руб. мет., предназначалась:

а) На уплаты по законтрактованнымъ и предположеннымъ къ производству въ 1871 году работамъ и поставкамъ	1.729.000 р. м.
б) На дополнительныя работы впослѣдствіи	4.000.000 р. м.
Итого	5.729.000 р. м.

Реализація этой послѣдней части акціонернаго капитала также предоставлялась Обществу Московско-Курской дороги. Изъ суммы, вырученной этою реализаціею, соотвѣтствующей 5.000,000 руб. кред., Общество обязывалось покрыть расходы по безотлагательнымъ работамъ и поставкамъ, предположеннымъ къ выполненію въ 1871 году, на 1.621.000 руб. кред., а остальная сумма должна считаться основнымъ запаснымъ капиталомъ Общества, предназначеннымъ на послѣдующія дополнительныя работы и поставки.

Общество обязывалось, со дня передачи ему Московско-Курской дороги, уплачивать правительству на весь облигаціонный капиталъ въ 41.704,000 р. мет.—по 5% интереса и по $\frac{1}{10}$% погашенія, всего ежегоднаго платежа 2.126.904 руб. мет.

Чистый доходъ, получаемый отъ желѣзнодорожнаго движенія, долженъ распредѣляться слѣдующимъ образомъ:

а) Сперва уплачиваются интересы и погашеніе по облигаціонному капиталу.

б) Потомъ производится отчисленіе 5% съ чистой прибыли въ запасный капиталъ.

в) Далѣе отчисляется на составленіе Эмеритальнаго Капитала, въ теченіе первыхъ 10-ти лѣтъ—$\frac{1}{20}$%, а впослѣдствіи $\frac{1}{30}$% со всего нарицательнаго капитала.

г) Изъ остальнаго уплачиваются недоимки платежей правительству по облигаціямъ (если-бы таковыя были) и $\frac{1}{10}$% съ акціонернаго капитала на погашеніе послѣдняго.

д) Суммы, оставшіяся за всѣми исчисленными платежами и отчисленіями, до размѣра 7% съ акціонернаго капитала, обращаются въ дивидендъ и распредѣляются между акціонерами.

Изъ излишка дивиденда по акціямъ, сверхъ 7% (если таковой будетъ), положено отдѣлять по 50 рублей съ версты дороги на устройство въ Москвѣ центральнаго механическаго учебнаго заведенія, а остатокъ распредѣлять поровну между Правительствомъ и Обществомъ. Правительству предоставлено право, въ случаѣ если валовой доходъ съ участка дороги между Сергіевскою станціею и Курскомъ превыситъ 12,000 рублей на версту,—требовать отъ Общества уложенія, на означенномъ участкѣ, второй рельсовой линіи.

Передача эксплоатаціи Московско-Курской дороги новому Обществу состоялась 1 Августа 1871 года; вся же дорога сдана окончательно 14 Февраля 1872 года.

При этомъ Обществу переданы:

Часть дороги, отъ Москвы до Сергіевской станціи,—въ два рельсовыхъ пути . . . . 244,53 версты.

Часть дороги, отъ Сергіевской станціи до Курска,—въ одинъ путь . . . . 261,5 версты.

Соединительная вѣтвь съ Нижегородскою линіею—въ два пути . . . . 1,2 »

Вѣтвь на Окскую пристань — въ одинъ путь . . . . 1,2 »

Подвижной составъ:

паровозовъ		171
вагоновъ Императорскихъ		10
»	пассажирскихъ .	237
»	почтовыхъ . .	5
»	арестантскихъ .	9
»	багажныхъ . .	27
»	товарныхъ . .	3,223
платформъ		939

Въ 1872 году, т. е. первомъ полномъ году производства эксплоатаціи Московско-Курской дороги частнымъ Обществомъ, валовой доходъ отъ нея составилъ 7.991,414 р. 77 к., а эксплоатаціонные расходы — 4.216,429 р. 28 к. Такимъ образомъ, чистый доходъ достигъ—3.774,985 р. 49 к.; изъ этого чистаго дохода обращено: на уплату интересовъ и погашенія по облигаціонному капиталу—2.514,877 р. 34 к. (2.126,904 руб. мет.), въ запасный и эмеритальный капиталъ и на погашеніе акціонернаго капитала—114,614 р. 1 к. Затѣмъ дивидендъ въ пользу акціонеровъ составилъ—1.145,494 р. 14 к. или 6,27% на акціонерный капиталъ.

---

3. Иваново-Кинешемская желѣзная дорога.

(Второй участокъ Шуйско-Ивановской).

Къ числу небольшихъ питательныхъ желѣзно-дорожныхъ вѣтвей, разрѣшеніе которыхъ допускалось по Высочайшему повелѣнію, состоявшемуся 27 Декабря 1868 года, принадлежала также линія по направленію отъ с. Иванова на г. Кинешму—продолженіе Шуйско-Ивановской желѣзной дороги до р. Волги.

Въ Іюлѣ 1869 года поступило нѣсколько заявленій о принятіи построенія этой линіи—въ томъ числѣ отъ строителей Шуйско-Ивановской дороги гг. Горбова и Бусурина.

Въ виду исчисленной гг. Горбовымъ и Бусуринымъ очень высокой поверстной стоимости—въ 71,500 кред. руб., при допущеніи землянаго полотна для одного рельсоваго пути, и по необозначенію вовсе поверстной стоимости другими соискателями, г. Министръ полагалъ необходимымъ для достиженія болѣе умѣренной цѣны назначить на эту дорогу конкуренцію на основаніи правилъ, Высочайше утвержденныхъ 17 Октября 1868 г.

Для сего, по соглашенію съ г. Министромъ Финансовъ, составленъ былъ проектъ нормальной концессіи на Иваново-Кинешемскую дорогу.

По § 4 этой нормальной концессіи, въ обезпеченіе вѣрнаго исполненія предпріятія, учредители Общества должны были представить залогъ 150,000 рублей слѣдующимъ порядкомъ: 50,000 руб. должны были представить вмѣстѣ съ заявленіемъ,

а остальные 100,000 руб.—не позже трехъ мѣсяцевъ со дня утвержденія концессіи. По § 5 основной капиталъ долженъ былъ образоваться выпускомъ на 1/3 акцій и на 2/3 облигацій. Облигаціямъ присвоивалось 5% ежегоднаго дохода и 1/10% погашенія.

Правительство оставляло за собою облигаціи по 75 руб. за 100 руб. нарицательной ихъ стоимости.

Согласно со всѣми условіями этой нормальной концессіи были представлены цѣны поверстнаго сооруженія отъ четверыхъ соискателей. Комитетъ гг. Министровъ въ засѣданіи 22 Іюля 1869 года, разсмотрѣвши предложенія соискателей, нашелъ, что хотя гг. Горбовъ и Бусуринъ и заявили цѣну нѣсколько высшую (44,400 руб. на версту) противъ другихъ соискателей, а именно: Горскина и К° на 1000 руб. на версту, Вишневскаго и К° на 1,047 руб. 40 коп.; но такъ какъ соединеніе въ распоряженіе одного общества обѣихъ дорогъ—Шуйско-Ивановской и Иваново-Кинешемской, имѣющихъ въ совокупности протяженіе всего 171 1/2 верстъ, представляетъ выгоду какъ относительно торговли и движенія, такъ и относительно управленія и правительственнаго надзора, а между тѣмъ другіе конкуренты не имѣли еще случая пріобрѣсти извѣстность вполнѣ опытныхъ строителей, Комитетъ, согласно представленію Министра Финансовъ и руководствуясь Высочайше утвержденными 18 Октября 1868 г. правилами о порядкѣ выдачи концессій, коими не обусловлено принятіе исключительно предложеній тѣхъ лицъ, которыя объявили на конкуренціи низшія цѣны, полагалъ—предоставить сооруженіе Иваново-Кинешемской желѣзной дороги гг. Горбову и Бусурину по объявленной ими цѣнѣ 3.840,600 мет. руб. На сіе послѣдовало Высочайшее согласіе въ 26-й день Іюля 1869 года.

Въ Ноябрѣ мѣсяцѣ 1869 года было приступлено къ землянымъ работамъ.

10 Іюля 1870 года былъ утвержденъ новый уставъ Общества Шуйско-Ивановской желѣзной дороги, по которому дорога раздѣлялась на два отдѣленія: первое — отъ ст. Новки Московско-Нижегородской желѣзной дороги до с. Иванова и второе —отъ с. Иванова до р. Волги у г. Кинешмы.

1 Ноября 1870 года Правленіе Общества заявило, что работы по дорогѣ окончены, за исключеніемъ разсыпки песчанаго балласта на протяженіи между 35-ю и 45-ю верстами и сборки двухъ мостовъ чрезъ Тезу и Пасну и ходатайствовало о назначеніи на 9 и 10 Ноября коммиссіи для освидѣтельствованія дороги, чтобы коммиссія могла удостовѣриться въ положеніи и достоинствѣ работъ до выпаденія снѣга и затѣмъ назначить открытіе, когда разсыпится балластъ и окончится сборка упомянутыхъ двухъ мостовъ.

Коммиссія по освидѣтельствованіи произведенномъ 12, 13 и 14 Ноября, нашла возможнымъ, въ виду нѣкоторыхъ недодѣлокъ, допустить движеніе только днемъ со скоростію отъ 15 до 20 верстъ въ часъ.

Въ концѣ Января 1871 года работы окончательно доведены были до безпрепятственной возможности открытія правильнаго движенія, которое и послѣдовало 5 Февраля на протяженіи 86,96 верстъ. По вѣтви къ р. Волгѣ было открыто движеніе 9 Іюля 1871 года.

Линія начинается отъ с. Иванова и идетъ къ р. Малохтѣ, пересѣкая ее на 15-й верстѣ, гдѣ построенъ мостъ отверстіемъ въ 5 саж., далѣе идетъ къ р. Вондагѣ, пересѣкая ее на 28-й верстѣ, р. Тезу — на 31-й верстѣ; чрезъ эту рѣку мостъ съ отверстіемъ въ 22 саж. Съ 40-й версты линія направляется нѣсколько къ югу и проходитъ по самой промышленной мѣстности, гдѣ находится до 24 фабрикъ, далѣе пересѣкаетъ рѣку Вичегу на 58-й вер., р. Пезуху—на 65 вер., р. Скалынку—на 69-й верстѣ, рѣку Сунжу—на 71 вер. За тѣмъ линія подходитъ къ г. Кинешмѣ съ сѣверной стороны. Вѣтвь къ Волгѣ начинается отъ товарной станціи у г. Кинешмы, идетъ вдоль р. Волги, пересѣкая впадающую въ Волгу рѣчку Козуху, къ нагрузочной площадкѣ, построенной вдоль берега на протяженіи 120 саженъ.

Вдоль р. Волги проложено два пути для нагрузки и выгрузки товаровъ при высокомъ и низкомъ уровнѣ рѣки. Длина главнаго пути 86,96 верстъ, длина вѣтви 3 вер. и 280 саж. Земляное полотно для одного пути, шириною въ 2,75 саженъ. Кривыя части дороги составляютъ 12,8% всей длины линіи, а прямыя —87,2%, горизонтальныхъ—33,76%, уклоновъ—66,24%.

Всѣхъ желѣзныхъ мостовъ болѣе 3 саж. отверстіемъ—7, мостовъ съ деревянными балками съ отверстіемъ отъ 0,2 до 0,5 саж.—17, чугунныхъ трубъ—10, каменныхъ—17.

Станцій—5: въ Ивановѣ—II класса, въ Ермолинѣ—IV кл., въ Горкинѣ—III кл., въ Вичугѣ—IV и въ Кинешмѣ—II кл.

Разстояніе между первыми четырьмя не превосходитъ 20,64 вер., разстояніе же между Вичугой и Кинешмой 26,6 вер.

Количество подвижнаго состава для II отдѣленія дороги, согласно условіямъ концессіи, Общество должно было имѣть: пассажирскихъ паровозовъ — 4, товарныхъ паровозовъ — 16, пассажирскихъ вагоновъ—12, багажныхъ—2, товарныхъ вагоновъ и платформъ—324. Но Общество, въ виду незначительности движенія грузовъ на этой дорогѣ, а также избытка подвижнаго состава на первомъ отдѣленіи ходатайствовало о разрѣшеніи не ставить къ открытію движенія около половины подвижнаго состава. Это ходатайство общества г. Министромъ Путей Сообщенія, согласно докладу Департамента желѣзныхъ дорогъ отъ 2 Октября 1870 года, было удовлетворено съ тѣмъ, чтобы, когда явится потребность въ недостающемъ подвижномъ составѣ, Общество приняло на себя обязанность заказать его на русскихъ заводахъ, и чтобы изъ строительнаго капитала было отчислено въ запасный капиталъ Общества 292,370 руб.

мет., представляющіе стоимость недоставленнаго подвижнаго состава. За тѣмъ по ходатайству Правленія Общества г. Министръ Финансовъ и г. Исправляющій должность Министра Путей Сообщенія разрѣшили отсрочить акціонерамъ II отдѣленія дороги взносъ 24 руб. 80 коп. на каждую акцію въ 100 р. нарицательнаго капитала съ тѣмъ, что взносъ сей, составляющій по 15,000 акціямъ всего 372,000 кред. руб., можетъ быть истребованъ Правленіемъ отъ акціонеровъ въ послѣдствіи, когда представится надобность въ увеличеніи числа станцій (между станціями Вичугами и Кинешмой слѣдовало по концессіи устроить остановочный пунктъ, такъ какъ разстояніе между ними превосходитъ 25 верстъ) и подвижнаго состава въ количествѣ, согласномъ съ разцѣночной вѣдомостью, утвержденною для II отдѣленія дороги. При томъ, такъ какъ стоимость недоставленнаго подвижнаго состава — 292,370 мет. руб. и станціи IV класса между Вичугами и Кинешмой—33,940 мет. руб. превосходитъ отсроченный взносъ по акціямъ, то г. Исправляющій должность Министра Путей Сообщенія приказалъ, чтобы разность между отсроченнымъ взносомъ по акціямъ и стоимостію отложенныхъ работъ и поставокъ была отчислена въ запасный капиталъ наличными деньгами.

Согласно этому разрѣшенію, подвижнаго состава для II отдѣленія дороги въ концѣ 1873 года было доставлено:

Пассажирскихъ паровозовъ	2
Товарныхъ „	8
Пассажирскихъ вагоновъ	12
Багажныхъ „	2
Товарныхъ вагоновъ и платформъ	190

Въ совокупности же съ I отдѣленіемъ дороги подвижнаго состава на Шуйско-Ивановской дорогѣ было:

Пассажирскихъ паровозовъ	8
Товарныхъ „	16
Пассажирскихъ вагоновъ	40
Багажныхъ и товарныхъ вагоновъ и платформъ	362

4. Поти-Тифлисская желѣзная дорога.

Еще въ 1865 году, въ виду затрудненія въ прінсканіи частныхъ капиталовъ на сооруженіе Поти-Тифлисской дороги, Высочайше разрѣшено было производить работы по сооруженію полотна, мостовъ и пр. на счетъ Правительства, употребляя на земляныя работы войско. Въ 1867 году принято было предложеніе на построеніе дороги англійскихъ предпринимателей Барона Томаса, Георга Перкенса и Фредерика Пауэра, и 25 Іюня былъ Высочайше утвержденъ представленный ими проектъ уступочнаго договора. Основный капиталъ Общества опредѣлялся по этому договору въ 17.650,000 р. м. и составлялся выпускомъ $^2/_5$ акцій и $^3/_5$ облигацій. Акціи и облигаціи гарантировались Правительствомъ $5^1/_{10}$% дохода вмѣстѣ съ погашеніемъ. За произведенныя же Правительствомъ работы Общество обязалось уплатить Правительству своими акціями на сумму 4.210.000 м. р. (См. Сборн. за 1868—1869 г.)

Построеніе дороги было раздѣлено на три участка: отъ Поти до Квирилъ—118 вер., отъ Квирилъ до Кошуры—58 вер. и отъ Кашуры до Тифлиса—$113^1/_2$ верстъ. Къ 31 Декабря 1869 года линія дороги была готова на протяженіи 13 верстъ.

7 Апрѣля 1870 года были Высочайше утверждены дополнительныя условія къ концессіи на эту дорогу, по которымъ довершеніе всѣхъ работъ, лежавшихъ по § 3 Высочайше утвержденной 25 Іюня 1867 года концессіи на обязанности Правительства, Общество приняло на себя за 5.953,000 мет. рублей; при чемъ обязалось увеличить свой капиталъ на нарицательную сумму въ 3.000,000 мет. рублей въ видѣ гарантированныхъ ($5^1/_{10}$%) Правительствомъ облигацій.

Принятіе правительственныхъ работъ Обществомъ замедлилось вслѣдствіе встрѣтившейся неясности изложенія редакціи § 3 дополнительныхъ условій къ канцессіи: Общество отказывалось отнести на свой счетъ расходы, произведенные Правительствомъ послѣ 1 Ноября 1869 года за работы, исполненныя до 1 Ноября того же года, но не оплаченныя къ этому сроку за непредъявленіемъ квитанцій, и вошедшія вслѣдствіе этого по разсчетамъ, доставленнымъ Инспекторомъ дороги, въ число неисполненныхъ работъ. По разрѣшеніи этихъ недоразумѣній на мѣстѣ инженеромъ Генералъ-Лейтенантомъ г. Серебряковымъ, командированнымъ для сего г. Министромъ 12 Іюля 1870 г., признано—уплату за работы, произведенныя до 1 Ноября, считать на обязанности Правительства. Съ 1 Іюля Общество приступило къ продолженію работъ, обязавшись окончить ихъ чрезъ 2 года.

По 1 Января 1871 года полотно было готово на 68,48 в. и началась постройка станцій.

2 Апрѣля, на основаніи стратегическихъ соображеній Его Высочества Намѣстника Кавказа, опредѣлено было станцію у г. Кутаиса строить не на правомъ, какъ слѣдовало по концессіи, а на лѣвомъ берегу р. Ріона.

21 Августа послѣ освидѣтельствованія, произведеннаго назначенной для сего коммиссіей, послѣдовало открытіе правильнаго движенія поѣздовъ по первому участку на протяженіи 118 верстъ. 14 Января 1872 года было открыто движеніе отъ станціи Квирилъ до конца 135 версты.

На 136 верстѣ строители встрѣтили препятствіе въ устройствѣ траншеи вслѣдствіе каменныхъ обваловъ громадныхъ

размѣровъ, падавшихъ съ весьма значительной высоты, почему, согласно ходатайству Общества, траншею эту утверждено, по докладу коммисіи отъ 24 Іюня 1872 года, замѣнить тоннелью.

Около того же времени Общество обратилось къ г. Министру съ просьбой о выдачѣ отъ Правительства ссуды въ 1.000,000 рублей, такъ какъ эксплоатаціонныя издержки, вслѣдствіе направленія дороги по мѣсту мало населенному, столь значительны, что Общество находилось въ затрудненіи ихъ удовлетворять. Но такъ какъ въ концессіи ни какого указанія о правѣ Общества на полученіе ссуды отъ Правительства не было, такъ какъ дорога была еще не окончена и тарифъ увеличенъ на 50% противъ тарифа Главнаго Общества, то посему въ этомъ ходатайствѣ Обществу было отказано.

28 Января 1872 года разрѣшено было измѣненіе направленія линіи на протяженіи одной версты (между 197-ой и 198-ой) уже построенной. Необходимость этого измѣненія была вызвана принятіемъ р. Курой новаго направленія, отчего ею отмылась часть полотна. Увеличилась отъ этого измѣненія направленія линія дороги всего—на 1,1 сажень.

Телеграммой отъ 29 Іюня того же года Инспекторъ дороги г. Статковскій заявилъ, что рельсы проложены по всему протяженію, и, хотя станція въ Тифлисѣ еще не начата, другія же только оканчиваются, онъ полагалъ возможнымъ открыть движеніе по всей линіи отъ Поти до Тифлиса и просилъ назначить коммиссію для освидѣтельствованія дороги.

19 Августа назначенная коммиссія выѣхала изъ Петербурга и къ 20 Сентября закончила освидѣтельствованіе. По освидѣтельствованіи оказалось, что длина линіи составляетъ 289,518 верстъ. Всѣхъ прямыхъ—63,51%, кривыхъ—36,49% наименьшіе радіусы кривизны: въ 75 саж. въ 1 участкѣ на протяженіи 60 саж. и въ второмъ участкѣ въ 80 саж. на протяженіи 9 вер. 303,7 саж.

Всего горизонтальныхъ—28,10%, подъема — 40,40%, склона—31,50%. Наибольшій уклонъ на Сурамскомъ перевалѣ въ 0,045. Ширина землянаго полотна въ насыпяхъ въ 2,5 с., а въ выемкахъ въ 3,25 саж. Искуственныхъ сооруженій для пропуска водъ 440. Изъ нихъ мостовъ въ первомъ участкѣ—62, каменныхъ трубъ—9, мостовъ во второмъ участкѣ—97, трубъ—80, въ третьемъ участкѣ—130 мостовъ и 59 трубъ.

Мостовъ болѣе 100 саж. въ отверстіи—2 на первомъ участкѣ: одинъ въ 128 саж. чрезъ р. Ріонъ, другой въ 104,87 саж. на р. Квирилъ. Мостовъ съ отверстіемъ болѣе 50 саж. въ первомъ участкѣ—2 и въ третьемъ—3; мостовъ въ отверстіи болѣе 20 саж. въ первомъ участкѣ—7, во второмъ—5, въ третьемъ—70. Прочіе мосты меньшаго размѣра. Тоннелей три—всѣ во второмъ участкѣ: одинъ на 136-ой вер., другой на 149-ой вер., третій на 161-ой вер.; изъ нихъ два первые имѣютъ внутреннюю каменную обдѣлку, а третій прямо вырубленъ въ скалѣ. Всѣхъ проѣздовъ въ уровень пути коммиссія нашла 139, но по концессіи ихъ слѣдовало 161. Телеграфъ на всемъ пути въ два провода Подвижной составъ состоялъ: изъ 40 паровозовъ (по концессіи 45), изъ 138 пассажирскихъ вагоновъ (по концессіи 140) и 624 товарныхъ вагоновъ и платформъ (по концессіи 700). Всѣхъ станцій выстроено 17, тогда какъ по концессіи должно быть 26.

Вслѣдствіе различныхъ недодѣлокъ по полотну дороги, мостамъ, казармамъ, будкамъ, станціямъ, водоснабженіямъ, разъѣзднымъ путямъ и подвижному составу коммиссія полагала возможнымъ дозволить открыть, до окончательнаго выполненія сооруженій, временное движеніе, съ тѣмъ условіемъ, чтобы ходило только по два поѣзда изъ Поти и по два изъ Тифлиса, и чтобы между станціями Квирилы и Межетубанью движеніе производилось только днемъ паровозами, снабженными приборомъ La châtelier для дѣйствія контръ-паромъ, такъ какъ въ этихъ мѣстахъ дорога имѣетъ очень крутой склонъ и съ очень кривыми радіусами.

2 Октября 1872 года, еще до открытія постояннаго движенія, въ траншеи желѣзной дороги за Сурамскимъ заставнымъ домомъ случился обвалъ проходящаго около дороги шоссе, и только 10 Октября по разчисткѣ полотна открыто было временное движеніе по всему пути отъ Поти до Тифлиса. Но 12 Октября было оно пріостановлено вслѣдствіе случившагося несчастія между станціями Михайлово и Межетубанью: товарный поѣздъ вслѣдствіе значительной росы на рельсахъ сошелъ съ нихъ, переломавши и исковеркавши оныя.

По исправленіи пути съ 16 Октября разрѣшено было въ этомъ мѣстѣ производить движеніе только по сухимъ рельсамъ въ предупрежденіе повторенія несчастія, такъ какъ отъ особенности росы въ данномъ мѣстѣ въ сильной степени увеличивается сцѣпленіе между колесами и рельсами. Сначала рельсы просыхали отъ часу пополудни, почему и возможно было пропускать только товарный поѣздъ, пассажиры же переправлялись въ экипажахъ; но съ 29 Октября, вслѣдствіе того, что рельсы высыхали на очень короткое время, прекратилась въ означенномъ мѣстѣ переправа и товарныхъ поѣздовъ, и товары стали перевозить на подводахъ на протяженіи 21 версты. Съ 1 Декабря, когда два паровоза системы Ферли, приспособленныя къ движенію въ подобныхъ мѣстахъ, были готовы, началась перевозка товаровъ чрезъ перевалъ.

Значительное накопленіе грузовъ отъ медленности и неправильности движенія поѣздовъ возбудило жалобу со стороны мѣстныхъ торговцевъ; посему съ 14 Января 1873 года г. Министромъ было дозволено движеніе чрезъ этотъ перевалъ и ночью, такъ какъ по свидѣтельству Инспектора дороги, съ 4 часовъ пополудни все время до утра рельсы были сухи, обвалы же случались преимущественно ночью, когда вода, вошедшая въ разсѣлины, начинала промерзать.

Но 6 Января случился новый обвалъ между станціями Квирилами и Межетубанью, причемъ отъ воды изъ обнаружив-

шихся ключей прорвалось также въ нѣкоторыхъ мѣстахъ полотно; такъ что разрѣшеніемъ Министра отъ 14 Января не пришлось воспользоваться.

На основаніи того, что подобныя случаи происходили отъ неисправности строителей, г. Министромъ было приказано, чтобы непремѣнно были приняты Обществомъ мѣры къ возстановленію какъ товарнаго такъ и пассажирскаго движенія чрезъ перевалъ не позже 1 Марта 1873 года. На основаніи же свидѣтельства Инспектора дороги г. Статковскаго — что дожди, слякоть и снѣгъ, а также значительное поврежденіе полотна дѣлало не возможнымъ окончить поправленіе дороги къ означенному сроку, г. Министромъ срокъ исправленія пути былъ отложенъ до 1 Апрѣля. Но и къ этому сроку движеніе не было возстановлено. 30 Марта Инспекторъ телеграфировалъ, что для исправленія требуется еще не менѣе 15 дней. Къ 18 Мая работы по исправленію перевала были закончены и началось товарное движеніе, а 9 Іюня было возстановлено и пассажирское.

к.

---

5. Грязе-Царицынская желѣзная дорога (Земская).

Первоначально Земство Борисоглѣбскаго уѣзда Тамбовской губерніи получило концессію, Высочайше утвержденную въ 21-й день Марта 1868 года, на построеніе дороги отъ ст. Грязи до г. Борисоглѣбска длиною въ 192 вер. (см. „Сборникъ" за 1869 годъ, стр. 18). По условіямъ этой концессіи капиталъ на построеніе исчислялся въ 13.440,000 мет. руб., считая по 70,000 мет. руб. за версту, и составлялся выпускомъ акцій. Правительство не гарантировало доходъ на этотъ капиталъ, а только участвовало само въ подпискѣ на акціи на сумму — 5.000,000 рублей нарицательной ихъ стоимости по курсу 80 за 100. Земство же гарантировало по всѣмъ акціямъ наименьшій доходъ въ $2^1/_2$%, что составляетъ 336,000 руб. ежегодной по нимъ уплаты. Правительство, въ видахъ вспомоществованія, выдало Обществу въ первый годъ работъ 1.000,000 кред. рублей авансомъ подъ залоги, состоящіе изъ бумажныхъ цѣнностей, гарантированныхъ Правительствомъ; по окончаніи же работы Общество обязалось возмѣстить взятый имъ авансъ своими акціями по курсу 80 за 100. Дорогу обязалось окончить чрезъ $2^1/_2$ года.

Въ § 32 этой концессіи сказано: „по истеченіи 18 мѣсяцевъ со дня утвержденія концессіи Обществу будетъ объявлено — признаетъ ли Правительство нужнымъ продолженіе Грязе-Борисоглѣбской дороги далѣе; въ случаѣ рѣшенія этого вопроса въ смыслѣ продолженія, Общество обязано сдѣлать на свой счетъ и представить Правительству подробныя изысканія по данному направленію, по избраніи котораго Обществу, при равныхъ условіяхъ съ другими предложеніями, предоставится преимущественное право на продолженіе дороги посредствомъ выпуска для сей новой линіи бумагъ, гарантированныхъ Правительствомъ на общемъ основаніи".

Но въ виду успѣшнаго хода работъ на строившейся уже линіи, и въ виду тѣхъ выгодъ, которыя можно было ожидать при продолженіи ея къ Волгѣ, такъ какъ ею завершается Балтійско-Волжская желѣзно-дорожная линія, на 80% протяженія которой доходы гарантированы Правительствомъ, Общество Грязе-Борисоглѣбской дороги ходатайствовало ранѣе прошествія 18-ти мѣсячнаго срока, указаннаго въ § 32 концессіи, о разрѣшеніи произвести изысканія по дальнѣйшему направленію, именно — къ низовьямъ Волги. На основаніи положенія гг. Министровъ, Высочайше утвержденнаго въ 24-й день Мая 1868 года, было разрѣшено Обществу произвести изысканія по дальнѣйшему направленію, при чемъ было поставлено въ извѣстность, что разрѣшеніе это не даетъ Обществу права на возвращеніе изъ казны затраченныхъ на изысканіе суммъ.

Были сдѣланы Обществомъ изысканія по двумъ, указаннымъ Министромъ Путей Сообщенія, направленіямъ—на Царицынъ и на Камышинъ, при чемъ оказалось, что проведеніе дороги на г. Царицынъ болѣе выгодно чѣмъ на г. Камышинъ, во первыхъ потому, что крутые и глубокіе овраги, имѣющіеся въ направленіи на Камышинъ, мельчаютъ въ направленіи на Царицынъ, и хотя разность того и другаго пути доходитъ до 70 верстъ, именно — длиннѣе на 70 верстъ при направленіи на Царицынъ, стоимость сооруженія должна быть одинакова; во вторыхъ, сокращаетъ на 200 верстъ путь къ желѣзной дорогѣ для грузовъ, идущихъ съ Каспійскаго моря; въ третьихъ, соединившись съ путями Волго-Донской желѣзной дороги, линія на Царицынъ можетъ доставить восточнымъ дорогамъ громадный источникъ топлива—донецкій антрацитъ. По проекту Общества путь отъ Борисоглѣбска до Царицына имѣлъ протяженіе 374 в., съ вѣтвію же къ ст. Крутой Волго-Донской желѣзной дороги — 390 верстъ.

Въ своемъ ходатайствѣ на полученіе концессіи для продолженія дороги Общество ссылалось на § 32 концесіи, указанный выше, по которому представлялось сему Обществу преимущество; постройку же оно принимало безъ гарантіи Правительства на капиталъ, исчисленный по 70,000 руб. за версту.

Въ подкрѣпленіе вышеизложеннаго ходатайства Правленіе Общества Волго-Донской желѣзной дороги 11 Ноября того же года заявило, что оно вошло въ соглашеніе съ Обществомъ Грязе-Борисоглѣбской дороги касательно соединенія желѣзныхъ

дорогъ и передачи грузовъ съ одной линіи на другую, причемъ ссылалось на § 7 своего устава, по которому Общество Волго-Донской желѣзной дороги имѣетъ преимущественное право на устройства желѣзной дороги въ 150-ти верстной полосѣ, т. е. на разстояніи 75 верстъ въ обѣ стороны отъ Волго-Донской желѣзной дороги; отъ соединенія же не только нужно ожидать увеличенія доходовъ по Волго-Донской желѣзной дороги что̀ будетъ способствовать къ постепенному уменьшенію Правительственной приплаты по гарантіи чистаго дохода, но увеличится также доходъ соединенной съ нею линіи.

По всеподданнѣйшему докладу г. Министра Путей Сообщенія 23 Сентября 1868 года было Высочайше разрѣшено изысканіе для той же линіи дѣйствительному статскому совѣтнику Колемину съ тѣмъ, чтобы это разрѣшеніе не давало преимущественнаго права на предоставленіе ему постройки означенной дороги, или на возвратъ изъ казны затраченныхъ на изысканіе суммъ. Колеминъ произвелъ изысканія отъ Борисоглѣбска до Царицына безъ вѣтви къ Волго-Донской линіи, а коллежскій совѣтникъ Апраксинъ, пріобрѣвшій отъ Колемина право на его изысканія, представилъ 14 Марта 1869 года проектъ этой дороги съ просьбою о выдачѣ ему концессіи на слѣдующихъ условіяхъ: длина дороги 379,25 вер.; поверстная стоимость 58,000 мет. руб.; для образованія капитала — 21.996,640 мет. руб. предлагалось выпустить на $^1/_4$ акцій и на остальныя $^3/_4$ облигацій; на облигаціи испрашивалась гарантія Правительства въ 5% дохода и $^1/_{12}$% погашенія.

Кромѣ того, въ Ноябрѣ мѣсяцѣ 1868 года поступило на эту же линію предложеніе отъ отставнаго полковника Раковича, который заявилъ готовность принять построеніе безъ правительственной гарантіи въ томъ случаѣ, если будетъ дарована ему концессія на построеніе желѣзной дороги отъ озера Елтонъ къ г. Царицыну; на построеніе же дороги отъ озера Елтонъ онъ испрашивалъ гарантію Правительства 5% дохода и $^1/_2$% погашенія на облигаціи, которыя составляютъ $^3/_4$ всей суммы, исчисленной на построеніе. Болѣе точныхъ условій на построеніе дороги отъ Борисоглѣбска до Царицына имъ представлено не было.

По Высочайше утвержденному въ 27-й день Декабря 1868 года положенію Комитета Министровъ линія отъ Борисоглѣбска до Царицына включена въ число важнѣйшихъ дорогъ, на которыя считалось возможнымъ даровать концессію съ пособіемъ отъ Правительства.

Въ послѣдующее время поступили новыя заявленія о желаніи принять построеніе Царицынской линіи: 16-го Мая 1869 года—отъ Дѣйствительнаго Статскаго Совѣтника Путилова и Статскаго Совѣтника Дейникина, которыя, независимо отъ выраженнаго ими желанія участвовать въ конкуренціи на Царицынскую дорогу, дѣлали еще другое предложеніе, именно— предоставить имъ концессію на эту дорогу безъ торговъ, съ обязательствомъ: 1) устроить на дорогѣ при Качалитской на Дону пристани заводъ для перекатки ежегодно до 2.000,000 пудовъ старыхъ рельсовъ, 2) какъ подвижной составъ такъ и рельсы если не вполнѣ, то во всякомъ случаѣ на половину приготовить въ Россіи; 18 Мая того же года—отъ Коммерціи Совѣтника Утина, который заявилъ только, что въ случаѣ конкуренціи, онъ надѣется представить цѣну, которая будетъ гораздо ниже предложенной Грязе-Борисоглѣбскимъ Обществомъ.

Въ Комитетѣ гг. Министровъ въ засѣданіяхъ 3, 10 и 17 Іюня 1869 года былъ разсмотрѣнъ вопросъ о выдачѣ концессіи на эту дорогу, и Комитетъ, принимая во вниманіе нижеизложенныя соображенія, положилъ—предоставить сооруженіе дороги Обществу Земской Грязе-Борисоглѣбской желѣзной дороги.

Соображенія, по которымъ послѣдовало такое рѣшеніе, слѣдующія:

По § 32 Высочайше утвержденной 21 Марта 1868 г. концессіи на Грязе-Борисоглѣбскую дорогу Обществу этой дороги при равныхъ условіяхъ съ другими, даровано преимущественное право на продолженіе этой линіи къ низовьямъ Волги и посему—едва ли было бы справедливо подчинять названное Общество правиламъ, вышедшимъ въ позднѣйшее время, именно— 18 Октября 1868 года, по которымъ вопросъ о выдачѣ концессій долженъ рѣшаться посредствомъ подачи заявленій въ запечатанныхъ конвертахъ; далѣе — нѣкоторое превышеніе объявленной Обществомъ цѣны противъ другихъ соискателей вознаграждается значительными, связанными съ уступкою названной линіи Обществу Грязе-Борисоглѣбской дороги, преимуществами: обладая уже почти выстроенной Грязе-Борисоглѣбской дорогой и свободными строительными силами, Общество это будетъ имѣть полную возможность въ наискорѣйшемъ времени приступить къ устройству линіи, а впослѣдствіи удешевить эксплоатацію обѣихъ дорогъ, при томъ Общество принимало на себя, не выговоренное въ концессіи Грязе-Борисоглѣбской желѣзной дороги, обязательство уложить на свой счетъ вторую колею, когда чистый доходъ дороги превыситъ 9000 руб. съ версты. Кромѣ этого предоставленіемъ сему Обществу новаго участка съ одной стороны — устраняетъ для Борисоглѣбскаго Земства опасность вынужденной приплаты въ случаѣ недостиженія чистаго по первому участку дохода въ размѣрѣ гарантированнаго земствомъ $2^1/_2$%, а по составившемуся съ Земствомъ соглашенію гарантія эта была дана въ виду условій, изложенныхъ въ § 32 концессіи на Грязе-Борисоглѣбскую дорогу; раздѣляясь же на всю линію, по незначительности своей, гарантія сдѣлается почти номинальною; съ другой стороны—совпадаетъ съ интересами Государственнаго Казначейства, которое состоитъ акціонеромъ на 4.000,000 кредитныхъ рублей, ибо съ соединеніемъ въ одномъ управленіи обѣихъ линій доходность перваго участка а съ тѣмъ вмѣстѣ и прочность самыхъ акцій будетъ вполнѣ обезпечена. Что же касается до поверстной стоимости, то, при уменьшеніи до

*

60,000 руб., какъ впослѣдствіи заявило Общество—цѣну эту нельзя не признать умѣренною, вслѣдствіе дороговизны строительныхъ матеріаловъ и рабочихъ рукъ въ той мѣстности, гдѣ будетъ проходить дорога, а также по дальности провоза необходимыхъ для нея принадлежностей.

Въ 20-й день Іюня 1869 года послѣдовало Высочайшее утвержденіе концессіи Борисоглѣбскаго Земства на Грязе-Царицынскую дорогу, взамѣнъ дарованной 21 Марта 1868 года тому же Земству на построеніе отъ Грязи до Борисоглѣбска.

Дорога дѣлится на два участка — отъ Грязи до Борисоглѣбска и отъ Борисоглѣбска до Царицына. Вслѣдствіе слiянія обоихъ участковъ въ одно общее предпріятій Общество Грязе-Борисоглѣбской дороги переименовывается въ Общество Грязе-Царицынской. Основной капиталъ Общества опредѣляется въ 36.840,000 мет. руб.: для перваго отдѣленія—въ 13.440,000 мет. руб. и для втораго—въ 23.400,000 мет. руб.

Весь капиталъ перваго отдѣленія дороги, согласно концессіи Высочайше утвержденной 21 Марта 1868 года, образуется выпускомъ акцій, причемъ дарованное Обществу сей дороги содѣйствіе остается въ своей силѣ; изъ капитала втораго отдѣленія дороги $^1/_3$ образуется выпускомъ акцій, а $^2/_3$—облигацій.

Облигаціи оставляетъ за собой Правительство, считая по 75 мет. руб. за 100 нарицательнаго капитала, за что Общество Правительству должно платить ежегодно 5% дохода съ нарицательной цѣны облигацій и $^1/_{10}$% на ихъ погашеніе. Разсчетъ 5% начинается со дня отпуска денегъ Обществу, разсчетъ процентовъ на погашенія—со времени открытія дороги. Акціи же перваго отдѣленія дороги вмѣстѣ съ акціями втораго отдѣленія образуютъ одинъ общій акціонерный капиталъ на сумму 21.240,000 мет. руб., которому присвоивается гарантія чистаго дохода въ размѣрѣ 336,000 мет. руб., данная Борисоглѣбскимъ Земствомъ на капиталъ перваго отдѣленія дороги.

4 Декабря 1869 года было открыто пассажирское движеніе, а 12 Декабря товарное по первому участку отъ Грязи до Борисоглѣбска.

26 Декабря 1870 года открылось движеніе по второму участку отъ ст. Борисоглѣбска до ст. Филоново, длиною въ 103 версты. 25 Іюля 1871 года было открыто пассажирское, а съ 27—товарное по всей линіи Грязе-Царицынской дороги.

Линія перваго отдѣленія начинается отъ ст. Грязи, Козловско-Воронежской желѣзной дороги, и слѣдуетъ лѣвымъ берегомъ р. Матырки, пересѣкаетъ р. Байгорну на 4-й верстѣ, далѣе— р. Пловщу на 39-й верстѣ идетъ мимо значительнаго торговаго села Мордова, пересѣкаетъ р. Битюгъ на 70-й вер., р. Савалу близъ многолюднаго селенія Бурнака на 124-й вер.; за Савалой линія пересѣкаетъ глубокій оврагъ и поднимается на раздѣлѣ водъ р.р. Савалы и Карачана, пересѣкаетъ малый Карачанъ на 155-й верстѣ, потомъ вступаетъ на плоскую возвышенность Карачана—съ одной стороны, Хопра и Вороны—съ другой, и за тѣмъ спускается къ сей послѣдней рѣкѣ, пересѣкая ее у самаго города Борисоглѣбска. Длина линіи 195,2.

Линія втораго отдѣленія дороги идетъ отъ Борисоглѣбска, направляясь правымъ берегомъ рѣки Хопра, пересѣкаетъ его на 21-й верстѣ, потомъ идетъ къ рѣкѣ Бузулуку, пересѣкая на 103-й верстѣ, далѣе пересѣкаетъ рѣку Медвѣдицу на 176-й верстѣ, рѣку Арчаду на 224-й верстѣ, р. Иловлю на 280-й вер. и подходитъ къ правому берегу рѣки Волги у г. Царицына. Длина линіи втораго отдѣленія 367,26 верстъ.

Вѣтвь къ станціи Крутой Волго-Донской желѣзной дороги начинается отъ послѣдней станціи Грязе-Царицынской дороги— Городище и идетъ водораздѣломъ рѣкъ Волги и Россошки. Длина вѣтви—15,68 верстъ. Кромѣ того, согласно § 11 концессіи, для удешевленія доставки на станцію въ г. Царицынѣ грузовъ, прибывающихъ по рѣкѣ Волгѣ, устроена вѣтвь рельсоваго пути отъ означенной станціи до самаго берега Волги, длиною въ 9,62 вер.; а для удобнѣйшей выгрузки и нагрузки товаровъ на вагоны построена вдоль берега пристань.

Продольные склоны дороги не болѣе 0,008, а предѣльный радіусъ кривизны не менѣе 300 саж. Дорога устроена для двухъ путей, а рельсы положены для одного.

По освидѣтельствованіи, произведенномъ Коммиссіею, оказалось, что дорога во всѣхъ ея частяхъ устроена согласно съ утвержденнымъ Министромъ Путей Сообщенія проектомъ, весьма прочно, изъ отличныхъ матеріаловъ, всѣ искусственныя сооруженія исполнены прекрасно, станціонныя постройки и прочія зданія помѣстительны и удобны, а по исполненію во всѣхъ деталяхъ производятъ пріятное впечатлѣніе изяществомъ и даже роскошью отдѣлки. Вообще Коммиссія изъ осмотра своего вынесла убѣжденіе, что при сооруженіи этой дороги строитель обращалъ вниманіе на достиженіе наибольшей прочности, удобства и отчетливости въ исполненіи работъ.

Урюпинская вѣтвь. Въ Декабрѣ 1870 г. акціонеры Общества Грязе-Царицынской дороги сдѣлали Правленію заявленіе о пользѣ устройства желѣзно-дорожной вѣтви для соединенія ближайшей станціи Царицынской дороги съ Урюпинской станицей, однимъ изъ главныхъ торговыхъ пунктовъ на юго-востокѣ Россіи: станица эта имѣетъ до 4,000 жителей; Покровская ярмарка, бывающая тамъ въ Октябрѣ, привлекаетъ большое стеченіе товаровъ и народа. Горожане станицы, съ своей стороны, просили также Общество Грязе-Царицынской дороги взять на себя иниціативу этого полезнаго и выгоднаго дѣла.

Посему Правленіе Общества и вышло съ ходатайствомъ къ Министру Путей Сообщенія о проведеніи вѣтви отъ станціи Алексиково до станицы Урюпинской на протяженіи 32,56 вер., а съ разъѣздными путями—36,86 верстъ.

Земляное полотно было проектировано для одного пути. На верхнее строеніе, для сокращенія расходовъ, предполагалось обратить песокъ, поперечины, рельсы и скрѣпленія съ 10,45 вер.

втораго отдѣленія Царицынской дороги, сокращая на эту цифру количество разъѣздныхъ путей этаго отдѣленія съ тѣмъ условіемъ, что если при открытіи движенія по всей Царицынской линіи окажется нужда въ увеличеніи разъѣздныхъ путей до положеннаго количества поусловію концессіи на Грязе-Царицынскую дорогу, то Общество обязуется ихъ достроить на свой счетъ. Особаго подвижнаго состава для Урюпинской вѣтви имѣть не предполагалось.

Капиталъ для построенія исчислялся въ 554,743 мет. руб., именно: строительная стоимость — 405.887,50 мет. руб., потеря при реализаціи 23 ⅓ % — 130,364,78 мет. руб., на уплату 3 ⅓ % во время постройки въ продолженіи восьми мѣсяцевъ — 18.491,46 рублей.

Въ виду затрудненій, съ которыми сопряжено помѣщеніе новыхъ негарантированныхъ акцій, капиталъ предполагалось образовать увеличеніемъ облигаціоннаго капитала Грязе-Царицынской желѣзной дороги на выше исчисленную сумму — 554,743 рублей. Правительство принимало на себя облигаціи по курсу 76½ за 100. Доходъ съ этой вѣтви долженъ присоединяться къ доходу втораго отдѣленія дороги, и общій итогъ дохода долженъ прежде всего идти на уплату Правительству 5¹⁄₁₀ % по всему облигаціонному капиталу.

На этихъ условіяхъ весною 1871 года и разрѣшено было Обществу приступить къ работамъ.

Въ Ноябрѣ мѣсяцѣ построеніе вѣтви закончилось и, по освидѣтельствованіи, 17 Декабря открылось пассажирское и товарное движеніе.

Линія начинается отъ ст. Алексиково Грязе-Царицынской дороги, пересѣкаетъ р. Ольшанку около Котлубанскаго хутора и, идя далѣе косогорами берега р. Ольшанки, подходитъ къ Урюпинской станицѣ, имѣя протяженіе 32,56 верстъ главнаго пути и 4,30 верстъ разъѣздныхъ путей.

Земляное полотно для одиночнаго рельсоваго пути, шириною въ 2,60 саж.

Въ концѣ 1871 года Правленіе Общества сей дороги представило Министру Путей Сообщенія записку, въ которой изъясняло, что съ открытіемъ движенія на первомъ отдѣленіи дороги (4 Декабря 1869 года) вслѣдствіе незначительности дохода первоначальныя потребности эксплоатаціи удовлетворялись частію изъ суммъ временно позаимствованныхъ отъ строителей дороги, частію изъ наличныхъ суммъ полученныхъ отъ нихъ же за недодѣланныя работы. По мѣрѣ же исполненія недодѣланныхъ работъ строителями и возвращенія временно заимствованныхъ отъ нихъ суммъ, средства Правленія на удовлетвореніе нуждъ эксплоатаціи дороги постепенно истощались и вслѣдствіе сего въ зиму 1870—1871 годовъ оказался на дорогѣ недостатокъ въ топливѣ; посему Правленіе, по соглашенію съ акціонерами, открыло кредитъ въ одномъ изъ столичныхъ банковъ на 200,000 руб. срокомъ до 31 Декабря 1872 года. Эта сумма была употреблена на покупку дровъ на 1871 и частію на 1872 годы.

Съ открытіемъ движенія на II отдѣленіи дороги, доходъ отъ эксплоатаціи также никакъ не могъ покрыть расходовъ по ней, такъ что къ 1 Сентября 1871 года образовался по эксплоатаціи дефицитъ на сумму 225,818 руб. Этотъ дефицитъ былъ возмѣщенъ наличными средствами Правленія. Затраты же на необходимыя работы по недодѣлкамъ и на покупку запасныхъ частей для подвижнаго состава окончательно истощили средства Общества.

Въ виду необходимости возмѣщенія употребленныхъ на потребности эксплоатаціи суммъ, имѣющихъ другія спеціальныя назначенія, а также въ виду болѣе прочнаго обезпеченія дороги топливомъ и другими предметами въ такомъ размѣрѣ, чтобы дорога во всякое время была готова удовлетворять предполагаемому наибольшему движенію, Правленіе, съ согласія Общаго Собранія акціонеровъ, ходатайствовало объ образованіи особаго оборотнаго капитала въ размѣрѣ предстоявшихъ и уже произведенныхъ затратъ на потребности эксплоатаціи, именно—на 1.000,000 рублей.

Въ Маѣ мѣсяцѣ 1872 года разрѣшено было Обществу образовать этотъ капиталъ выпускомъ дополнительныхъ правительственныхъ облигацій по такому расчету:

1) На погашеніе затратъ Правленія, произведенныхъ по эксплоатаціи дороги по 1 Сентября 1871 года	413,141	руб.
2) На пополненіе запасовъ топлива	383,504	„
3) На пополненіе запасовъ магазина	200,000	„
4) На непредвиденныя потребности	3,355	„

24 Декабря 1871 года и 23 Іюня 1873 года разрѣшено было въ счетъ этого оборотнаго капитала отпустить изъ Государственнаго Казначейства по 400,000 руб. всего 800,000 р. на вышесказанные расходы. Первый авансъ въ 400,000 руб. былъ выданъ ранѣе разрѣшенія вопроса объ образованіи оборотнаго капитала, вслѣдствіе вынужденной крайности Правленія произвести расчетъ въ наискорѣйшемъ времени по вышеизложеннымъ затратамъ.

Особенно значительныя затраты Общество должно было произвести въ первое время по ремонту пути: такъ—изъ донесеній Инспектора о состояніи Грязе-Царицынской дороги видно, что сильныя снѣжныя метели въ зиму 1871 года, не смотря на заблаговременно принятыя мѣры, весьма часто пріостанавливали движеніе поѣздовъ; вслѣдствіе быстраго таянія снѣговъ и большихъ весеннихъ разливовъ полотно было сильно повреждено около р. Хопра: насыпь послѣ нѣсколькихъ обваловъ была прорвана водою.

По случаю суровости зимы и ремонтъ верхняго строенія былъ значителенъ. Въ ожиданіи же сильной весенней воды вслѣдствіе большихъ снѣговъ, хотя и были приняты мѣры противъ подмывовъ мостовыхъ устоевъ и быковъ; но нельзя было ни какъ предупредить поврежденія въ мостѣ на р. Шинокости, происшедшаго вслѣдствіе недостаточности отверстія, отчего подмылся устой праваго берега и опустился конецъ желѣзной фермы моста. Приняты были мѣры къ предупрежденію дальнѣйшаго поврежденія, чтобы не пріостановливалось движеніе; вмѣстѣ съ этимъ найдено необходимымъ перестроить Шинокостинскій мостъ увеличеніемъ отверстія до 6 саженъ. На время перестройки сдѣланъ былъ объѣздной путь по временному деревянному мосту. Перестройка, согласно съ утвержденнымъ проектомъ, была закончена въ концѣ Августа 1872 года.

К.

6. Орловско-Грязская желѣзная дорога.

На первый участокъ этой дороги—отъ Ельца до Грязи концессія была Высочайше дарована Елецкому Земству 1 Марта 1867 года (см. „Сборникъ" за 1868 г., стр. 205) и дорога открыта для движенія съ 30 Августа 1868 года.

Права на построеніе втораго участка—отъ Ельца до соединенія съ Московско-Курской желѣзной дороги домогались какъ Земства Елецкое вмѣстѣ съ Ливенскимъ, такъ и Земство Ефремовское. (См. „Сборникъ" за 1868 г., стр. 237).

Первыя предлагали строить дорогу отъ Ельца чрезъ г. Ливны на станцію Змiевку Московско-Курской желѣзной дороги—на 40 верстъ южнѣе Орла, второе—отъ Ельца прямо на Орелъ.

Комитетъ желѣзныхъ дорогъ журналомъ, Высочайше утвержденнымъ 13 Февраля 1867 года, постановилъ—считать предлагаемое Ефремовскимъ Земствомъ направленіе отъ Ельца прямо на Орелъ предпочтительнымъ предъ другими. Затѣмъ 20 Октября 1867 года съ Высочайшаго соизволенія было выдано Ефремовскому Земству удостовѣреніе въ томъ, что оно сохранитъ за собою предпочтительное предъ другими конкурентами право ходатайствовать о дарованіи, когда къ тому представится удобное время, концессіи на Елецко-Орловскую желѣзную дорогу съ правительственной гарантіей, и что если бы явились желающіе взять постройку дороги и безъ гарантіи, то о таковомъ предложеніи будетъ заявлено Ефремовскому Земству.

Въ Ноябрѣ мѣсяцѣ 1867 года поступило къ Министру Путей Сообщенія снова ходатайство отъ Елецкаго Земства о проведеніи желѣзной дороги не прямо на Орелъ, а на Ливны и Змiевку.

Въ просьбѣ этой излагалось, что хотя Комитетъ желѣзныхъ дорогъ и призналъ преимущество за прямымъ направленіемъ линіи — отъ Ельца на Орелъ, потому что путь этотъ короче направленія чрезъ Ливны на 39 верстъ; но, по произведеннымъ Елецкимъ Земствомъ изысканіямъ оказалось, что протяженіе отъ Ельца прямо на Орелъ составляетъ не 168 верстъ, какъ это принимало въ проектѣ концессіи Ефремовское Земство, а 197, и при томъ—съ земляными работами въ 7,500 кв. саж.; такимъ образомъ, путь чрезъ Ливны на станцію Змiевку будетъ только десятью верстами длиннѣе прямаго направленія на Орелъ, при чемъ поверстная стоимость при земляныхъ работахъ въ 5,500 квадратныхъ саженъ значительно будетъ менѣе. Посему Елецкое Земство просило допустить его къ участію въ сооруженіи дороги на равныхъ съ другими предпринимателями правахъ.

Изъ представленныхъ Ефремовскимъ Земствомъ подробныхъ изысканій оказалось, что протяженіе линіи отъ Ельца прямо на Орелъ составляетъ 172½ версты, т. е. длиннѣе противъ заявленнаго прежде на 3¾ версты, а не на 28¼ вер.— какъ утверждало Елецкое Земство. Уполномоченный же отъ Ефремовскаго Земства г. Бахтіаровъ, по представленіи въ Январѣ мѣсяцѣ 1868 года результатовъ подробныхъ изысканій, профили и плана направленія линіи, просилъ Министра Путей Сообщенія утвердить оные къ производству, и, если еще не признается возможнымъ выдать на эту дорогу концессію, просилъ — разрѣшить Ефремовскому Земству, въ качествѣ учредителя, безъ отлагательно приступить къ работамъ на средства имѣющіяся у Земства и тѣмъ доставить возможность заготовить въ зиму 1868 года всѣ нужные рабочіе способы, а весною—начать на линіи и самыя работы, дабы ускорить окончаніе линіи и съ тѣмъ вмѣстѣ дать производительное употребленіе предназначеннымъ для этого дѣла капиталамъ.

Министръ Путей Сообщенія, съ своей стороны, находилъ возможнымъ разрѣшить Ефремовскому Земству приступить къ работамъ до рѣшенія вопроса о дарованіи гарантіи съ тѣмъ, чтобы работы производились по проектамъ утвержденнымъ Министерствомъ Путей Сообщенія. Въ случаѣ если бы Правительство не нашло возможнымъ даровать гарантію на эту дорогу, то исполненныя Земствомъ работы—принять въ казну и произвести за нихъ уплату по разсчету разцѣночной вѣдомости, приложенной къ проекту концессіи, принимая 71,255 р. за версту—что будетъ на 441 рублей ниже поверстной цѣны предлагаемой Елецкимъ Земствомъ.

Таковыя соображенія и были представлены на усмотрѣніе г. Министра Финансовъ 14 Февраля 1868 года.

17-го же Февраля Елецкое Земство, заявивъ Министру Финансовъ о неудобствахъ, какъ для эксплоатаціи, такъ и для постройки, раздѣленія пространства отъ Орла до Грязей, всего въ 280 верстъ, между двумя Обществами, выразило готовность, въ видахъ соединенія обоихъ участковъ, облегчить на сколько возможно финансовыя условія относительно Правительственной гарантіи, и ходатайствовало о назначеніи извѣстнаго срока какъ ему, такъ и Ефремовскому Земству для представленія своихъ окончательныхъ заявленій по предмету условій и стоимости постройки Елецко-Орловской желѣзной дороги съ тѣмъ, чтобы, по минованіи этого срока, ни какихъ новыхъ условій и измѣненій ни отъ той, ни отъ другой стороны не было принимаемо.

По обоюдному между Министерствами Путей Сообщенія и Финансовъ соглашенію, Статсъ-Секретарь Рейтернъ входилъ къ ГОСУДАРЮ ИМПЕРАТОРУ со всеподданнѣйшимъ докладомъ, испрашивая разрѣшенія—объявить депутатамъ Ефремовскаго и Елецкаго Земствъ что окончательныя ихъ предложенія относительно устройства желѣзной дороги на Орелъ должны быть представлены не позже 9-го Марта, и за симъ Правительство не приметъ уже ни съ той, ни съ другой стороны, ни какихъ измѣненій.

ЕГО ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ 1 Марта 1868 года благоугодно было Высочайше сіе разрѣшить. По объявленію о томъ, отъ представителей Ефремовскаго и Елецкаго Земствъ поступили въ назначенный срокъ предложенія на постройку дороги отъ Ельца къ Орлу на слѣдующихъ условіяхъ:

		Ефремовскаго Земства.		Елецкаго Земства.	
		Въ прямомъ направленіи къ г. Орлу.		Въ прямомъ направленіи къ Орлу.	По направленію чрезъ Ливны къ Зміевкѣ.
		1-е предложеніе.	2-е предложеніе.		
Число верстъ.		$169\frac{1}{2}$ вер.—съ дозволеніемъ, въ случаѣ надобности, увеличить на $2\frac{1}{2}$% безъ увеличенія капитала.		177 вер.—наибольшій предѣлъ. Разсчетъ сдѣланъ на $172\frac{1}{2}$ верстъ.	150 верстъ.
ОБЩІЙ КАПИТАЛЪ.	акцій	2.072,875 мет. руб.	2.000,000 мет. руб.	($\frac{1}{4}$) 3.009,000 мет. руб.	$\frac{1}{4}$ 2.550,000 мет. руб.
	облигацій	9.218,625 мет. руб.	10.291,500 мет. руб.	($\frac{3}{4}$) 9.027,000 мет. руб.	$\frac{3}{4}$ 7.650,000 мет. руб.
	Итого	11.291,500 мет. руб.	12.291,500 мет. руб.	12.036,000 мет. руб.	10.200,000 мет. руб.
На версту дороги.		65,458 мет. руб.	71,255 мет руб.	69,774 мет. руб.	68,000 руб. мет.
Гарантія Правительства.		$5\frac{1}{10}$% на весь капиталъ 575,866 р.	$5\frac{1}{10}$% на облигаціи—524,866 $\frac{1}{10}$% погашен. акцій—2,000 526,866	$5\frac{1}{12}$% на облигаціи—458,872 $\frac{1}{12}$% погашен. акцій—2,507 461,379	$5\frac{1}{12}$% на облигаціи, $\frac{1}{12}$% погашен. акцій } 391,000

Такимъ образомъ изъ приведенной таблицы видно, что на построеніе дороги отъ Ельца до Орла преимущество должно быть отдано предложенію Елецкаго Земства, требующаго Правительственной гарантіи на 461,000 рублей, тогда какъ гарантія, просимая Ефремовскимъ Земствомъ простирается—по первому предложенію до 575,000 рублей, по второму — до 526,000 рублей.

Что же касается до втораго предложенія Елецкаго Земства—вести дорогу чрезъ Ливны на Зміевку, то, хотя Правительственной гарантіи испрашивается менѣе на 70,000 руб. противъ прямаго направленія, однако, имѣя въ виду безполезность удлиненія пути до Балтіскаго моря для слѣдованія малоцѣнныхъ товаровъ, ожидаемыхъ къ движенію по этой дорогѣ, а также въ виду уже состоявшагося рѣшенія Комитета желѣзныхъ дорогъ, удостоеннаго Высочайшаго утвержденія 13 Февраля 1867 года — о преимуществѣ прямаго направленія отъ Ельца на Орелъ, предложеніе это оставлено было безъ послѣдствій.

Уполномоченный Ефремовскаго Земства г. Бахтіаровъ въ прошеніяхъ къ Министру Путей Сообщенія 16 и 29 Марта 1868 года, ссылаясь на Высочайшее повелѣніе 20 Октября 1867 года о преимуществѣ этого Земства предъ другими конкурентами, по построенію Орловско-Елецкой дороги, представлялъ, что Ефремовское Земство принимаетъ на себя всѣ условія, предлагаемыя Елецкимъ Земствомъ, и готово соединиться съ Обществомъ Елецко-Грязской желѣзной дороги, если Правительство находитъ такое соединеніе необходимымъ.

Министръ Путей Сообщенія, на основаніи точнаго смысла Высочайшаго повелѣнія 1 Марта 1868 года—что ни какое измѣненіе въ предложеніяхъ, представленныхъ депутатами Ефремовскаго и Елецкаго Земствъ 9 Марта того же года, принято быть не можетъ — признавалъ заявленіе Бахтіарова не

подлежащимъ удовлетворенію. Имѣя же въ виду какъ значительную пользу отъ неотлагательнаго соединенія Орла желѣзною дорогою съ Ельцомъ, отчего образуется непрерывный рельсовый путь на 1,400 вер. отъ Рижскаго порта къ мѣстностямъ наиболѣе плодороднымъ, такъ и важное удобство отъ представленія всей линіи отъ Орла до Грязи одному Обществу, и находя представленный уполномоченными Елецкаго Земства и Общества Елецко-Земской желѣзной дороги проектъ концессіи на линію отъ Орла до Грязи, взамѣнъ концессіи на линію отъ Ельцъ до Грязи, Высочайше утвержденной 1 Марта 1867 года, удовлетворительнымъ, представилъ таковой проектъ на благоусмотрѣніе Комитета гг. Министровъ для представленія за тѣмъ, въ случаѣ одобренія, на Высочайшее утвержденіе.

Комитетъ гг. Министровъ въ засѣданіи своемъ 16 Апрѣля 1868 года, не приступая къ разсмотрѣнію внесенной Министромъ Путей Сообщенія концессіи на представленіе постройки желѣзной дороги отъ Орла до Ельца Елецкому Земству, призналъ необходимымъ прежде всего войти въ обсужденіе оспариваемаго Ефремовскимъ Земствомъ предпочтительнаго права на построеніе этой дороги, и, по выслушаніи по сему предмету словесныхъ объясненій Министра Финансовъ, пришелъ къ единогласному заключенію, что хотя, по точному смыслу Высочайшаго повелѣнія 1 Марта 1868 года, Елецкое Земство, какъ предъявившее болѣе выгодныя условія, и имѣетъ несомнѣнное право на продолженіе до Орла строившейся имъ въ то время линіи отъ Ельца до Грязи; но съ другой стороны—нельзя отказать въ правѣ Ефремовскаго Земства требовать вознагражденіе за денежныя траты, произведенныя съ вѣдома Правительства на изысканія по направленію отъ Ельца къ Орлу.

Посему Комитетъ находилъ возможнымъ предоставить испрашиваемую Елецкимъ Земствомъ концессію лишь подъ условіемъ возмѣщенія Ефремовскому Земству сдѣланныхъ имъ затратъ на изысканія въ размѣрѣ 123,000 рублей—на что, по заявленію Статсъ-Секретаря Рейтерна, уполномоченные отъ Елецкаго Земства и Елецко-Земской желѣзной дороги изъявляли согласіе.

За тѣмъ, находя предложенныя условія Елецкимъ Земствомъ на построеніе Елецко-Орловской желѣзной дороги выгодными, и сдѣлавши нѣкоторыя измѣненія въ проектѣ концессіи по соглашенію съ уполномоченными отъ Елецкаго Земства, Комитетъ рѣшилъ — поднести этотъ проектъ на Высочайшее ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА благоусмотрѣніе.

Журналъ Комитета былъ Высочайше одобренъ и проектъ концессіи удостоенъ разсмотрѣнія и утвержденія ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА въ 22-й день Апрѣля 1868 года.

По вновь утвержденной концессіи дорога отъ Грязи до Орла раздѣлена на 2 отдѣленія: первое—отъ Грязи до Ельца, и второе—отъ Ельца до Орла. Общее протяженіе главнаго пути не должно превышать 280 верстъ.

Построеніе втораго участка должно окончиться чрезъ $2\frac{1}{2}$ года со дня разрѣшенія выпуска бумагъ для построенія втораго отдѣленія.

Капиталъ Общества опредѣлялся:

для перваго отдѣленія дороги:

изъ 30,215 акцій на сумму . . . . 3.021,500 р.

изъ 38,673 облигацій на сумму . . 5.259,528 тал.

для втораго отдѣленія дороги:

изъ $\frac{1}{4}$ въ акціяхъ на сумму 3.000,000 мет. руб.

изъ $\frac{3}{4}$ въ облигаціяхъ на сумму 9.027,000 мет. руб.

Правительство гарантировало на все время срока концессіи (81 годъ) $5\frac{1}{10}$% чистаго дохода на весь номинальный капиталъ перваго отдѣленія дороги и на весь облигаціонный капиталъ втораго отдѣленія.

Сооруженіе дороги началось въ Сентябрѣ 1868 года. 15 Февраля 1870 г. было открыто движеніе отъ Орла до ст. Кизаки на протяженіи 163 верстъ; 9 Іюня того же года—еще на 17 вер. до платформы построенной при р. Соснѣ у г. Ельца. 13 же Августа — по всей линіи отъ Орла до Ельца. Длина всей дороги 180,56 верстъ.

Линія, отходя отъ г. Ельца, пересѣкаетъ р. Сосну у самаго города, далѣе входитъ въ долину р. Ворголы, пересѣкаетъ ее и подымается вверхъ по теченію; достигая водораздѣла рѣчекъ Ворголы и Чернавы, пересѣкаетъ Ливенско-Ефремовскую большую дорогу; далѣе пересѣкаетъ р. Любовшу, потомъ снова подымается на водораздѣлѣ рѣкъ Труды и Зуши; затѣмъ линія пересѣкаетъ двѣ большія дороги: одну Новосильско-Ливенскую, а другую—идущую изъ Новосиля къ Покровской станціи почтоваго тракта изъ Ельца въ Орелъ; пересѣкши р. Неручь, слѣдуетъ вдоль большой дороги изъ Новосиля въ Орелъ, и, пересѣкая р. Оптуху, подходитъ къ г. Орлу.

Такимъ образомъ линія втораго отдѣленія дороги идетъ преимущественно по Орловской губерніи, по уѣздамъ—Елецкому, Ливенскому и Орловскому, и только не много захватываетъ Тульскую губернію, именно—Новосильскій уѣздъ, проходя отъ г. Новосиля въ 15-ти верстномъ разстояніи.

Всѣхъ станцій отъ Ельца до Орла 10.

К.

7. Тамбовско-Козловская желѣзная дорога (Земская).

Изъ Сборника свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ, изданнаго въ 1868 году, видно, что къ концу 1867 года оставались не разрѣшенными три предложенія, относительно соединенія Тамбова съ желѣзно-дорожною сѣтью: 1) Общества Елецко-Грязской желѣзной дороги, 2) Тамбовскаго и Козловскаго Земствъ и 3) Купца Харитова.

Общество Елецко-Грязской желѣзной дороги предлагало провести новую дорогу отъ Тамбова до одной изъ трехъ станцій Козлово-Воронежской линіи, а именно: Грязей, Кочетовки или Муравьевки; поверстную цѣну построенія дороги оно опредѣляло въ 58,000 мет. руб. и обѣщало окончить дорогу въ одинъ годъ; Общество обязывалось не дѣлать ни какихъ перегрузокъ между Тамбовомъ, Козловомъ и Ельцомъ, кокое бы изъ трехъ направленій ни было дано новой дорогѣ, для чего войти въ соглашенія съ Обществомъ Козлово-Воронежской линіи. Во всемъ остальномъ, Общество подчинялось условіямъ, заключающимся въ концессіи Земской Елецко-Грязской дороги.

Нѣжинскій грекъ купецъ Харитовъ вызывался строить дорогу отъ Козлова, или иного пункта между Козловомъ и Грязями, до Тамбова, длиною не болѣе 74 верстъ. По его проэкту, основной капиталъ предпріятія составлялъ 5,106,000 мет. руб. (т. е. 69,000 руб. на версту), причемъ не менѣе четвертой части его должно было выражаться въ акціяхъ; подвижной составъ — 12 паровозовъ, 36 пассажирскихъ и 200 прочихъ вагоновъ; правительственная гарантія не испрашивалась.

Проектъ Тамбовскаго и Козловскаго уѣздныхъ Земствъ (по измѣненіи его въ Министерствѣ Путей Сообщенія, съ согласія Земскихъ представителей) состоялъ въ слѣдующемъ: Земства принимали на себя образованіе новаго желѣзно-дорожнаго Общества и пріобрѣтали на собственныя средства нужныя подъ дорогу земли, для безвозмездной передачи ихъ Обществу; длина пути отъ Козлова до Тамбова—74 версты; нарицательный капиталъ предпріятія — 5.100,000 металлическихъ рублей (68,919 руб. 89 коп. на версту), изъ коихъ 2.000,000 руб. представляются облигаціями, а 3.100,000 мет. руб. (по переводѣ въ кредитные рубли)—акціями; Земства принимали на себя гарантію 2% дохода на весь капиталъ, т. е. всего 102,000 мет., руб., каковою суммою обезпечивалась ежегодная уплата по облигаціямъ 5% интереса и $^1/_{12}$% погашенія. Общество владѣетъ дорогою 85 лѣтъ. Земляное полотно устраивается въ 2 пути а верхнее строеніе — въ одинъ путь; продольные склоны — не болѣе 0,008, радіусы кривыхъ линій— не менѣе 300 саженъ; подвижной составъ — 12 паровозовъ, 24 пассажирскихъ вагона и 150 товарныхъ вагоновъ и платформъ. Рельсы, машины, вагоны, паровозы и другіе предметы, нужные для дороги и подлежащіе привозу изъ-заграницы,— провозятся безпошлинно; матеріалы же и рабочіе, слѣдующіе по Николаевской желѣзной дорогѣ,—провозятся за пониженную плату.

Изъ сличенія всѣхъ трехъ предложеній возникали слѣдующія соображенія:

Направленіе отъ Тамбова къ Грязямъ (согласно предложенію Елецко-Грязскаго Общества) наиболѣе удовлетворяло требованію чтобы новый рельсовый путь, составляя звено большой Риго-Саратовской линіи, содѣйствовалъ соединенію Тамбова съ Ригою кратчайшимъ и удобнѣйшимъ путемъ; при этомъ направленіи, вся длина пути отъ Тамбова до Риги составляла бы 1,323 версты; хотя, принявъ направленіе на Муравьевку, и можно было бы сократить эту длину еще на одну версту (1,322 версты), но за то тутъ возникло бы другое важное неудобство: грузы, слѣдующіе съ новой (Тамбовской) дороги на Елецко-Грязскую, или съ этой послѣдней на Тамбовскую, должны были бы, прежде перехода съ одной дороги на другую, провозиться 24 версты по Козлово-Воронежской линіи; между тѣмъ какъ при направленіи на Грязи, грузы переходили бы съ одной дороги на другую— непосредственно. При направленіи новой дороги на Грязи и соединеніи ея съ Елецко-Грязскою дорогою можно было ожидать уменьшенія эксплоатаціонныхъ расходовъ, какъ вслѣдствіе устраненія необходимости перегрузокъ, такъ и вслѣдствіе установленія единства администраціи. Кромѣ того, линія отъ Тамбова до Грязей могла быть полезною и для предполагаемой въ будущемъ отправки Тамбовскихъ грузовъ къ южнымъ портамъ, послѣ продолженія Козлово-Воронежской желѣзной дороги до Ростова. Не смотря однако на всѣ эти выгоды, проектъ Тамбовскаго и Козловскаго Земствъ о проведеніи дороги отъ Козлова до Тамбова, безъ правительственной гарантіи, представлялъ такія преимущества, которыя заслуживали особеннаго вниманія. Проектъ Земствъ оказывался также выгоднѣе проекта Нѣжинскаго грека Харитова: послѣдній обязывался устроить желѣзнодорожное Общество въ теченіе 6 мѣсяцевъ, окончить постройку дороги въ 3 года и внести залогъ, въ 150 тысячъ рублей, чрезъ 3 мѣсяца по выдачѣ концессіи; Земства же принимали на себя образованіе Общества въ 3 мѣсяца а построеніе дороги въ 2 года и немедленно вносили залогъ въ 180,000 рублей. Кромѣ того, самое осуществленіе проекта грека Харитова представлялось менѣе надежнымъ, такъ какъ въ этомъ проектѣ оговаривалось, что если Общество не будетъ образовано въ назначенный срокъ, то концессія считается несостоявшеюся и внесенный г. Харитовымъ залогъ подлежитъ возврату.

Въ виду объясненныхъ соображеній, Министръ Путей Сообщенія, отдавъ предпочтеніе предложенію Земствъ, 5 Апрѣля 1868 года, внесъ, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ, проектъ концессіи на имя Земствъ въ Комитетъ гг. Министровъ.

По разсмотрѣніи означеннаго проэкта Комитетъ г.г. Министровъ положилъ представить его на Высочайшее благоусмотрѣніе. Вмѣстѣ съ тѣмъ, имѣя въ виду, что въ „Положеніи о земскихъ учрежденіяхъ" нѣтъ прямаго указанія, въ какой мѣрѣ предоставленное Земству право хозяйственнаго распоряженія мѣстными нуждами можетъ, въ связи со средствами Земства, служить обезпеченіемъ принимаемыхъ Земскими уполномоченными предпріятій, подобныхъ постройкѣ желѣзныхъ дорогъ, и въ какой мѣрѣ должны быть ограждаемы, въ подобныхъ случаяхъ, частные интересы членовъ Земства отъ возможныхъ увлеченій ихъ представителей, Комитетъ счелъ необходимымъ обратить на это обстоятельство особое вниманіе Министра Внутреннихъ Дѣлъ, съ тѣмъ чтобы онъ, Министръ, по разсмотрѣніи вопроса вмѣстѣ съ Главноуправляющимъ II Отдѣленіемъ Собственной ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА Канцеляріи, внесъ свое представленіе въ установленномъ порядкѣ.

Проектъ концессіи на Козлово-Тамбовскую желѣзную дорогу удостоился Высочайшаго утвержденія 14 Апрѣля 1868 года. Уставъ Общества означенной дороги — утвержденъ 8 Октября 1869 года.

По окончаніи строительныхъ работъ, Козлово-Тамбовская желѣзная дорога была освидѣтельствована Коммисіею 2, 3 и 4 Декабря 1869 года. Длина ея оказалась 67 верстъ 220 саж. Движеніе по ней открыто 22 того же Декабря мѣсяца.

В.

---

8. Рыбинско-Бологовская желѣзная дорога.

Послѣ постановленія Комитета желѣзныхъ дорогъ, удостоившагося Высочайшаго утвержденія въ 7-й день Іюня 1867 года, (См. Сборн. за 1868 г.), поступило въ Министерство Путей Сообщенія нѣсколько предложеній—построить желѣзную дорогу для соединенія Рыбинска съ С.-Петербургомъ.

Сущность главнѣйшихъ условій всѣхъ этихъ предложеній заключалась въ слѣдующемъ:

А) По предложенію, отъ 23 Августа 1867 года, Генералъ-Лейтенанта Озерскаго и К° для устройства дороги отъ Рыбинска до Твери на протяженіи 216 верстъ капиталъ былъ исчисленъ въ 15.142,205 кред. руб., такъ что стоимость версты—69,940 руб. Образовать капиталъ предполагалось выпускомъ на $^1/_3$ онаго акцій и на $^2/_3$ облигацій. Для скорѣйшаго осуществленія предпріятія испрашивалась отъ Правительства ссуда въ 1.000,000 руб. подъ залогъ гарантированныхъ Правительствомъ бумагъ и пріобрѣтеніе имъ акцій на 5.000,000 рублей нарицательной стоимости, по 80 руб. за 100, т. е. на 4.000,000 руб. Работы предполагалось окончить чрезъ 4 года. Подвижной составъ былъ исчисленъ въ количествѣ 43 паровозовъ, 30 пассажирскихъ вагоновъ и 750 товарныхъ.

Б) По предложенію почетнаго гражданина Городова, который взялъ на себя ходатайство отъ учредителей Общества, составившагося еще въ 1857 году—тайнаго совѣтника Гагемейстера, контръ-адмирала Глазенапа и др., капиталъ на устройство дороги отъ Рыбинска до Бологое, длиною 278 вер., опредѣлялся въ 19.223,700 мет. руб., считая по 69,150 руб. на версту. Образовать капиталъ предполагалось выпускомъ на 14.873,000 мет. руб. облигацій и на 4.350,700 мет. руб. акцій, при чемъ на облигаціонный капиталъ испрашивалась гарантія Правительства въ 5% дохода и $^1/_{12}$% на погашеніе. Окончить работы предполагалось въ 3 года. Подвижной составъ долженъ былъ состоять: изъ 45 паровозовъ, 100 пассажирскихъ вагоновъ и 900 товарныхъ. Въ послѣдствіи (27 Іюня) г. Городовъ изъявилъ готовность принять сооруженіе безъ гарантіи Правительства съ тѣмъ только, чтобы Правительство оставило за собою акцій на нарицательную сумму въ 6.250,000 рублей, считая по 80 руб. за 100, т. е. на 5.000,000 руб. При этомъ г. Городовъ заявилъ, что если будетъ предпочтено направленіе на Осѣченку, то капиталъ на построеніе и по этому направленію долженъ исчисляться сообразно представленной поверстной стоимости, т. е. по 69,150 руб. на версту.

В) По предложенію, отъ 9 Января 1868 года, генералъ-маіора Гейрота и К° для устройства дороги отъ мѣстечка Любецъ (близъ г. Череповца) на р. Шекснѣ до С.-Петербурга, на протяженіи 415 верстъ, нарицательный капиталъ исчислялся въ 34.737,500 мет. руб., по 83,705 мет. руб. на версту. На весь капиталъ испрашивалась гарантія Правительства. Подвижной составъ предполагалось имѣть въ количествѣ—70 паровозовъ, 29 пассажирскихъ вагоновъ и 2000 товарныхъ.

Г) По предложенію полковника Кирѣева и К°, отъ 20 Апрѣля 1868 года, на устройство дороги отъ Рыбинска до Осѣченки, при длинѣ въ 240 верстъ, былъ исчисленъ капиталъ въ 16.560,000 мет. рублей, при стоимости одной версты—69,000 мет. руб. Гарантіи Правительства не испрашивалось, а вмѣсто оной испрашивалась выдача авансомъ изъ казны подъ надлежащіе залоги 1.250,000 кред. руб. и взятіе Правитель-

ствомъ акцій на 5.000,000 руб. съ уплатою за нихъ 80 руб. за 100. Время работъ 2 ½ года. Подвижной составъ исчислялся —въ 42 паровоза, 22 пассажирскихъ вагона и 1000 товарныхъ.

Д) По предложенію, отъ 27 Іюня 1868 года, почетнаго гражданина Варшавскаго и К° на построеніе дороги отъ Рыбинска до Осѣченки капиталъ исчислялся въ 14.280,000 мет. рублей, по 59,500 мет. руб. на версту. Гарантіи Правительства не испрашивалось. Но 27 Іюня г. Варшавскимъ было заявлено, что по встрѣтившимся въ отношеніи его съ компаньонами недоразумѣніямъ отъ построенія дороги онъ отказывается.

Изъ вышеизложенныхъ четырехъ предложеній г. Министромъ Путей Сообщенія дано было предпочтеніе предложенію полковника Кирѣева по такимъ соображеніямъ:

Ходатайство генералъ-маіора Гейрота и К° не могло быть удовлетворено потому, что учредители на весь капиталъ 34.500,000 мет. руб., исчисленный на построеніе дороги, требовали гарантіи Правительства; и потому также, что, при направленіи дороги прямо на С.-Петербургъ, новый путь имѣлъ бы очень длинное протяженіе—415 верстъ; да кромѣ того—товары отъ Рыбинска до м. Любецъ на р. Шекснѣ должны водою пройти путь въ 173 версты, такъ что путь отъ Рыбинска до С.-Петербурга имѣлъ бы 588 верстъ.

Ходатайство генералъ-лейтенанта Озерскаго и К° не могло быть удовлетворено въ виду того, что, при направленіи дороги на Тверь, линія шла бы почти совершенно параллельно и въ весьма близкомъ разстояніи къ Ярославской желѣзной дорогѣ и водному пути изъ Рыбинска въ Тверь—вверхъ по Волгѣ; а по Высочайшему повелѣнію, послѣдовавшему 1 Іюля 1868 года, уже были начаты работы по улучшенію воднаго пути между Рыбинскомъ и Тверью, на что было отъ Правительства ассигновано 1.110,587 руб. Кромѣ этого путь къ Петербургу на Тверь имѣлъ бы лишнихъ, противъ направленія на Осѣченку, 75 вер., отчего провозная плата товаровъ въ С.-Петербургъ была бы значительнѣе.

Что же касается предложенія г. Городова и К°, то оно хотя, повидимому, и одинаково съ предложеніемъ г. Кирѣева, но, по мнѣнію г. Министра, менѣе выгодно: во первыхъ — поверстная стоимость сооруженія по условію г. Городова на 150 руб. болѣе, стоимости сооруженія по условію г. Кирѣева, что на всю дорогу увеличиваетъ капиталъ на 36,000 руб.; во вторыхъ—г. Городовъ просилъ Правительство взять акцій на 1.000,000 руб. болѣе противъ того, что просилъ г. Кирѣевъ; и хотя первый не испрашивалъ, сверхъ просимаго имъ пособія, аванса отъ казны, какъ испрашивалъ второй—въ размѣрѣ 1.250,000 руб., по обстоятельство это, при обезпеченіи авансовъ надлежащими рубль за рубль залогами, не могло бы представлять такой существенной разницы, какую могло бы представить пріобрѣтеніе Правительствомъ акцій, коихъ цѣнность не опредѣлена, и легко могло быть, что, съ упадкомъ цѣнности этихъ акцій, пріобрѣтеніе ихъ для Правительства было бы убыточно. Таковыя соображенія были представлены 27 Іюня 1868 г. на разсмотрѣніе Комитета гг. Министровъ.

2-го Іюля Комитетъ Министровъ опредѣлилъ—открыть состязаніе между полковникомъ Кирѣевымъ и почетнымъ гражданиномъ Городовымъ посредствомъ приглашенія ихъ представить окончательныя условія въ запечатанныхъ конвертахъ, съ тѣмъ чтобы поверстная стоимость была не болѣе 69,000 руб. и чтобы никакого аванса отъ Правительства не было назначаемо, а представлены бы были только соображенія—на какую сумму Правительство должно взять акцій; тотъ, кто будетъ просить участія Правительства въ меньшей суммѣ, получитъ предпочтеніе на полученіе концессіи.

6 Іюля при вскрытіи, въ присутствіи соискателей, доставленныхъ ими конвертовъ, оказалось:

Г. Городовъ просилъ участія Правительства въ акціяхъ на 3.000,000 руб. съ уплатою за нихъ 80 р. за 100, т. е. 2.400,000 руб.; уполномоченный же полковника Кирѣева заявилъ, что довѣритель его призналъ возможнымъ взять сооруженіе безъ всякой Правительственной субсидіи.

Посему право на концессію было дано полковнику Кирѣеву, что и Высочайше утверждено въ 12-й день Іюля 1868 года.

3-го Сентября того же года работы были сданы братьямъ Левенстамъ, и 19 Сентября началось сооруженіе.

19-го Октября 1868 года учредители Общества представили г. Министру Путей Сообщенія прошеніе объ измѣненіи направленія на ст. Бологое. Прошеніе это было мотивировано заявленіемъ Рыбинскаго купечества, владѣвшаго большимъ количествомъ акцій, что направленіемъ дороги на Бологое, во первыхъ — уменьшится разстояніе пути отъ Рыбинска до Петербурга, что уменьшитъ стоимость перевозки товаровъ, а посему на дорогу больше привлечетъ грузовъ; далѣе — въ случаѣ затрудненія въ безостановочной и скорой перевозкѣ отъ накопленія грузовъ при станціи Бологое, представляется возможность отправлять товары къ Петербургу по Вышневолоцкой системѣ съ достаточною скоростію, такъ какъ р. Мста отъ ст. Бологое уже не представляетъ никакихъ затрудненій.

Что же касается изысканій пути по такому направленію, то и онѣ показали большую выгоду послѣдняго, ибо лѣсистая и каменистая мѣстность по таковому направленію сократитъ значительно расходы на топливо и ремонтъ пути. Капиталъ же на построеніе, вслѣдствіе увеличенія разстоянія на 40 верстъ при направленіи на Бологое, а не на Осѣченку, хотя и увеличится, (вмѣсто 16.560,000 рублей долженъ быть 19.320,000), но въ виду вышеизложенныхъ доводовъ, по мнѣнію Общества и акціонеровъ, доходность дороги значительно должна быть больше.

*

Почти одновременно съ этимъ прошеніемъ поступило также прошеніе отъ Вышневолоцкаго Городскаго Общества объ измѣненіи направленія дороги отъ Рыбинска на Волочекъ. Вышневолоцкое Общество заявляло что промышленное и торговое значеніе Волочка съ проведеніемъ дороги отъ Москвы на Петербургъ все болѣе и болѣе упадаетъ; съ проведеніемъ же дороги отъ Рыбинска на Бологое—Волочекъ уже окончательно потеряетъ всякое значеніе и, вмѣсто города, сдѣлается ничтожнымъ селомъ несостоятельнымъ въ платежѣ Государственныхъ и Земскихъ повинностей, тогда какъ, съ направленіемъ дороги на Волочекъ, для него представится прекрасная будущность.

Ходатайство Вышневолоцкаго Общества, за неимѣніемъ болѣе вѣскихъ доводовъ о большей выгодности направленія дороги на Вышній-Волочекъ, согласно заявленію Министра Путей Сообщенія, Комитетомъ Министровъ оставлено безъ послѣдствій. Ходатайство же Общества Рыбинско-Осѣченской дороги удовлетворено и условія прежней концессіи измѣнены въ слѣдующемъ: направленіе дороги должно идти отъ Рыбинска на Бологое, длина, вмѣсто 240 верстъ, замѣняется длиною въ 280 верстъ и, согласно сему, капиталъ Общества на построеніе дороги изъ 16.560,000 мет. руб. измѣняется въ 19.320,000 мет. руб. Высочайшее утвержденіе на сіе послѣдовало 29 Января 1869 года.

Въ виду большей доходности дороги представленъ былъ 26 Іюля 1869 года Правленіемъ Общества проектъ устройства товарной станціи и разгрузочной пристани при р. Волгѣ въ г. Рыбинскѣ. По докладу Департамента желѣзныхъ дорогъ, проектъ этотъ былъ утвержденъ г. Министромъ 30 Декабря того же года.

8-го Сентября 1869 года начата укладка рельсовъ въ двухъ мѣстахъ—отъ Бологова и отъ берега Волги, такъ что съ этого времени возможно было начать паровое движеніе для подвозки матеріаловъ. 31-го Марта 1870 года укладка рельсовъ на всемъ пути дороги была уже окончена и движеніе рабочихъ поѣздовъ было открыто по всему пространству отъ Бологова до Волги.

12-го Мая 1870 года Правленіе дороги вошло съ просьбой къ Министру Путей Сообщенія о назначеніи коммиссіи для освидѣтельствованія дороги, такъ какъ работы по сооруженію приведены въ такое состояніе, что могло бы быть открыто пассажирское и товарное движеніе.

Коммиссія нашла, что нѣкоторыя недодѣлки полотна, а также другихъ сооруженій (мосты чрезъ Волгу, Мологу и Волчину были замѣнены временными деревянными) не могли служить препятствіемъ къ открытію движенія, и 4-го Іюня 1870 г. было разрѣшено открыть постоянное пассажирское и товарное движеніе съ тѣмъ условіемъ, чтобы какъ пассажирскіе, такъ и товарные вагоны передавались паровозами чрезъ временной Волжскій мостъ; проѣздъ же самихъ паровозовъ не дозволялся.

Окончательное исполненіе работъ по всѣмъ сооруженіямъ Общество обязалось выполнить не позже 1 Октября 1870 года; по 31-го Октября Общество донесло, что устройство постоянныхъ мостовъ чрезъ Волгу, Волчину и Мологу замедлилось политическими событіями въ то время во Франціи, гдѣ заказаны были пролетныя части для сихъ мостовъ. Осенній ледоходъ этого года не препятствовалъ непрерывному движенію, такъ какъ временные мосты чрезъ Мологу и Волчину могли его выдержать; чрезъ Волгу же былъ устроенъ, по строющемуся постоянному мосту, временной переходъ для пассажировъ и товаровъ большой скорости. По установленіи зимняго пути Управленіе дороги, желая доставить возможность перевозить всѣ грузы изъ Рыбинска, заключило съ подрядчикомъ условіе, по которому онъ обязался перевозить всѣ грузы по льду чрезъ р. Волгу такъ, чтобы не было задержки въ слѣдованіи грузовъ по назначенію.

11-го Декабря былъ готовъ постоянный мостъ чрезъ р. Волчину, а въ концѣ слѣдующаго года были готовы мосты чрезъ Мсту и Волгу.

Линія дороги начинается близъ г. Рыбинска, затѣмъ, обходя нѣсколько деревень, пересѣкаетъ р. Волгу на 24-й вер., Сутку—на 34-й вер., р. Верипченку—на 148-й вер., р. Волчину—на 175-й вер., р. Ворожбу—на 187-й вер., большое болото—на 183-й вер., р. Гнилушку—на 195-й вер., р. Мсту—на 251-й вер., озеро Кофтино—на 267-й вер.—въ узкомъ его проливѣ, и, наконецъ, подходитъ къ Николаевской желѣзной дорогѣ.

Длина всей линіи 280 вер. 60 саж.

Кривыхъ 17,24%, относительно всей длины линіи.

Наименьшій радіусъ кривизны въ 300 саж.

Подъемы до 0,005, на протяженіи—27 вер. 338 саж.

„ отъ 0,005 до 0,008, на протяженіи—56 вер. 173 с.

Скатовъ до 0,005, на протяженіи—27 вер. 32 саж.

„ отъ 0,005 до 0,008, на протяженіи—45 вер. 77,2 с.

Земляное полотно на всемъ протяженіи дороги для двухъ путей. Ширина пути 5 футовъ.

Мостовъ	съ	отверстіемъ	по	9	саж.	— 6
„	„	„	„	10	„	— 4
„	„	„	„	20	„	— 3
„	„	„	„	30	„	— 1
„	„	„	„	186	„	— 1

Всѣхъ станцій 12, изъ нихъ II класса—2, III класса—3, IV класса—6. Въ четырехъ верстахъ отъ Николаевской дороги близь станціи Бологое устроена товаро-пассажирская полустанція. Между станціями, имѣющими болѣе 25 верстъ, устроены были въ послѣдствіи еще полустанціи.

Товарная станція въ г. Рыбинскѣ первоначально состояла изъ запасныхъ путей на 600 саженъ. Для перегрузки товаровъ, подходящихъ Волгою къ Рыбинску были устроены двѣ

пристани: одна для нагрузки при высокихъ водахъ на р. Черемухѣ, другая—при низкихъ—на р. Волгѣ. Ограничиться устройствомъ одной пристани Общество находило не возможнымъ, такъ какъ разница уровня водъ низкихъ и высокихъ весьма велика—доходитъ до 6 саженъ. 27 Іюня 1871 года Общество вошло съ ходатайствомъ объ устройствѣ новой пристани при р. Волгѣ у г. Рыбинска, такъ какъ устроенныя пристани оказались неудобными: пристань у Волги затопляется въ половодье, а послѣ опада водъ требуется значительное время для исправленія пути, и выгрузку можно начать только лишь въ концѣ Мая, тогда какъ, именно, до этого времени прибываютъ въ Рыбинскъ первые срочные грузы, требующіе немедленнаго отправленія; другая же пристань хотя и не затопляется, но за то имѣетъ весьма малое протяженіе и расположена чрезвычайно близко къ городу, такъ что пожаръ въ городѣ угрожаетъ стоящимъ у ней баржамъ; да къ тому же—устье р. Черемухи постоянно заносится пескомъ, вслѣдствіе чего баржи, даже въ самую полную воду, съ опасеніемъ туда входятъ. Чтобы удовлетворить требованіе товаро-отправителей, Общество дороги намѣрено было построить новую пристань близь Рыбинска въ мѣстности, называемой Таговщина и Бутырки, соединивъ эту пристань съ пассажирскою станціею. Этотъ проектъ и былъ утвержденъ 31 Іюля 1871 года. Но торгующее при Рыбинской биржѣ иногородное и мѣстное купечество ходатайствовало, чтобы проектируемая пристань была устроена ниже г. Рыбинска близь Копаевскихъ заводовъ. Мѣсто это болѣе соотвѣтствовало интересамъ торговли. Съ этимъ и Правленіе дороги было согласно—тѣмъ болѣе, что проектъ пристани на Бутырки примѣнялся къ мѣстности близь с. Копаева лишь съ самымъ ничтожнымъ измѣненіемъ. Взамѣнъ прежде утвержденнаго проекта пристани на Бутырки, былъ утвержденъ 14-го Августа 1872 года проектъ на с. Капаево.

Къ 1 Мая 1873 года построеніе было закончено и началось движеніе поѣздовъ. Вѣтвь идетъ вдоль берега Волги до пристани близь Капаева на протяженіи 2 вер. 315 саж. главнаго пути и 2 вер. 407 саж. запасныхъ.

По Высочайше утвержденному, 29 Января 1869 года, Уставу, подвижной составъ Общество должно было пріобрѣсти въ количествѣ—паровозовъ 50, пассажирскихъ вагоновъ 26, товарныхъ 1167. Но строители, оказавшіеся несостоятельными, недоставили Обществу 17 паровозовъ и 394 товарныхъ вагона. Вслѣдствіе сего Общество отъ 17 Февраля 1870 года ходатайствовало предъ Правительствомъ о ссудѣ въ 3.000,000 руб. для пополненія подвижнаго состава.

26 Іюня 1870 года послѣдовало Высочайшее разрѣшеніе Обществу на заемъ, выпускомъ 5% въ металлической валютѣ не гарантированныхъ Правительствомъ облигацій, суммы на 3.000,000 руб. По реализаціи этой суммы по $78\frac{3}{8}$%, что доставило Обществу 2.596,208 руб. 50 коп., пріобрѣтено было 20 паровозовъ, 24 пассажирскихъ вагона и 833 товарныхъ, а остатокъ употребленъ на устройство полустанцій и пристани на Волгѣ.

Но хотя Общество и пріобрѣло подвижной составъ, согласно Высочайшаго соизволенія отъ 23 Августа 1869 г., въ большемъ количествѣ, чѣмъ слѣдовало по Уставу 29 Января 1869 года, однако въ послѣдствіи оказалось его все-таки недостаточно. Посему Общество составило смѣту на пріобрѣтеніе еще 24 паровозовъ и 1,200 вагоновъ. Для сей цѣли вторично—9 Февраля 1872 г. оно ходатайствовало предъ Правительствомъ о ссудѣ въ 2.000,000 руб. подъ залогъ облигацій на 2,500,000 мет. руб.—30 Марта 1872 года Высочайше разрѣшено было Обществу выпустить негарантированныхъ облигацій на 2.500,000 мет. руб., на которыя Правительство должно было выдать Обществу ссуду въ 2.000,000 руб. Но до полученія разрѣшенія на эту ссуду Правленіемъ Общества было назначено экстренное собраніе акціонеровъ для обсужденія мѣры о выкупѣ, для сокращенія капитала, 68,200 акцій, въ виду благопріятнаго состоянія денежнаго рынка въ то время. Общее собраніе акціонеровъ 30 Марта 1872 года порѣшило ходатайствовать предъ Правительствомъ о выпускѣ 5% облигацій на 7.500,000 руб. съ тѣмъ, чтобы при реализаціи этого займа, не менѣе какъ по 78 % употребить такимъ образомъ пріобрѣтенныя суммы:

а) на возвратъ Правительству ссуды въ 2.000,000 руб., о которой передъ тѣмъ Общество ходатайствовало;

б) на выкупъ 68,200 акцій съ уплатой владѣльцамъ ихъ, заявившимъ на то согласіе, по 66 руб. за 100 на каждую акцію;

и в) остатокъ употребить на образованіе оборотнаго капитала.

Въ счетъ ссуды въ 2.000,000 руб. разрѣшенной 30 Марта 1872 года, по выгодности достигнутыхъ Правленіемъ цѣнъ, заказано было 24 паровоза и 1300 товарныхъ вагоновъ, то есть—лишнихъ, противъ смѣты, на 100 вагоновъ.

2 Іюня 1872 года Высочайше разрѣшено было, въ замѣнъ разрѣшеннаго 30 Марта 1872 года выпуска облигацій на парицательную сумму въ 2.500,000 руб., выпустить на исчисленныя Обществомъ потребности на сумму 7.500,000 руб. негарантированныхъ Правительствомъ облигацій. Такимъ образомъ весь капиталъ Общества состоитъ:

а) *въ акціяхъ* на сумму 12.500,000 руб., вмѣсто опредѣленныхъ по уставу 29 Января 1869 года 19.320,000 руб., (по выключеніи суммы на 68,200 акцій въ 6.820,000 мет. руб.);

б) *въ облигаціяхъ*, разрѣшенныхъ 26 Іюня 1870 года на сумму—3.000,000 мет. руб. и

в) *въ облигаціяхъ*, разрѣшенныхъ 2 Іюня 1872 года на сумму—7.500,000 мет., руб.;

всего основнаго капитала на сумму — 23.000,000 мет. рублей.

К.

9. Балтійская желѣзная дорога.

Въ 1863 году, уполномоченный отъ нѣкоторыхъ дворянъ Эстляндской губерніи и гражданъ г. Ревеля, Эстляндскій дворянинъ фонъ-Курсель вошелъ въ Главное Управленіе Путей Сообщенія съ прошеніемъ объ исходатайствованіи Высочайшаго утвержденія Устава акціонернаго Общества С.-Петербургско-Балтійской желѣзной дороги и разрѣшенія на постройку этой дороги.

Г. фонъ-Курсель представилъ при этомъ приблизительный разсчетъ потребнаго капитала, въ размѣрѣ 26.000,000 руб. сер. На капиталъ этотъ испрашивалась Правительственная гарантія въ 5%, или 1.300,000 руб. сер. въ годъ чистаго дохода, считая въ томъ числѣ проценты и погашеніе въ теченіи 85 лѣтъ со дня открытія дороги. Стоимость сооруженія версты опредѣлялась въ 73,240 руб. сер. Англійскій контракторъ Томасъ Брассей принималъ на себя постройку всей линіи за 1.500,000 фунт. стерл., съ уплатою ему этой суммы акціями. Лондонскій же банкиръ Томсонъ Бонаръ изъявлялъ согласіе, при гарантіи Правительства, участвовать въ предпріятіи съ капиталомъ 961,000 фун. стер.

На это ходатайство учредителямъ было сообщено отъ Главнаго Управленія, что Балтійская дорога не входитъ въ сѣть тѣхъ желѣзныхъ дорогъ, по которымъ признано возможнымъ назначать Правительственныя гарантіи и что, кромѣ того, самая расцѣнка работъ на сооруженіе этой дороги слишкомъ высока и не оправдывается проектомъ.

Въ Февралѣ 1865 года г. фонъ-Курсель вторично вошелъ въ Министерство Путей Сообщенія съ ходатайствомъ, въ которомъ, объяснивъ, что онъ убѣжденъ въ возможности собрать нужный для постройки дороги капиталъ, просилъ объ испрошеніи Высочайшаго утвержденія представленнаго имъ проекта уступочнаго договора. Послѣ того, въ Іюнѣ мѣсяцѣ онъ просилъ Министерства Путей Сообщенія и Финансовъ о выдачѣ ему Правительственнаго удостовѣренія въ томъ, что съ учредителями будетъ заключенъ уступочный договоръ съ гарантіей Правительства, если г. фонъ-Курсель представитъ удостовѣреніе, что капиталъ на сооруженіе дороги будетъ собранъ.

25 Іюля 1865 года послѣдовало Высочайшее разрѣшеніе на выдачу учредителямъ удостовѣренія въ томъ, что если они въ теченіе трехъ мѣсяцевъ, со дня выдачи этого документа, внесутъ опредѣленный залогъ и представятъ доказательство, что подписка на капиталъ обезпечена, то Министры Путей Сообщенія и Финансовъ будутъ ходатайствовать предъ Правительствомъ объ утвержденіи представленнаго учредителями Положенія о Балтійской желѣзной дорогѣ. Но въ Декабрѣ мѣсяцѣ того же года г. фонъ-Курсель представилъ Министру Путей Сообщенія о невозможности образовать общество на основаніи Положенія, и испрашивалъ дополнительныхъ льготъ. Посему, по сношеніи съ Министерствами Путей Сообщенія и Финансовъ, признано было невозможнымъ согласиться на это ходатайство г. фонъ-Курселя и, вслѣдствіе того, выданное учредителямъ обязательство потеряло свою силу.

Затѣмъ, въ Ноябрѣ 1866 года, Эстляндскій Губернскій Предводитель Дворянства, баронъ Паленъ, вошелъ къ Министру Путей Сообщенія съ ходатайствомъ о дарованіи дворянству Эстляндской губерніи уступочнаго договора на Балтійскую дорогу на основаніи тѣхъ общихъ условій, которыя были представлены прежними учредителями, и по той же суммѣ стоимости дороги; но потомъ въ Мартѣ 1867 года баронъ Паленъ въ новомъ прошеніи своемъ, объяснивъ, что онъ освѣдомился о состоявшемся Высочайшемъ повелѣніи не заключать новыхъ уступочныхъ договоровъ на постройку желѣзныхъ дорогъ, просилъ поданное имъ прежде прошеніе оставить безъ движенія.

Но въ Ноябрѣ 1867 года баронъ Паленъ повторилъ свое прежнее ходатайство, и, по всеподданнѣйшему докладу Министра Финансовъ, послѣдовали, 10 Ноября и 2 Декабря того же года Высочайшія повелѣнія:

1) Объявить Предводителю Эстляндскаго дворянства, что, по финансовымъ соображеніямъ, въ настоящее время выдача концессій вообще остановлена, что когда представится снова возможнымъ выдавать таковыя концессіи, то необходимо прежде всего обезпечить линіи, признанныя первостепенными по важности, и что, за симъ, въ настоящее время Эстляндскому дворянству не могутъ быть выданы ни концессія на С.-Петербурго-Балтійскую желѣзную дорогу, ни промессъ на оную.

2) Завѣрить Эстляндскаго Предводителя дворянства, что когда, по устраненіи помянутыхъ препятствій, Правительство признаетъ возможнымъ приступить къ сооруженію Балтійской линіи, дворянство будетъ объ этомъ извѣщено, и по обсужденіи предложенія, которое оно по этому предмету сдѣлаетъ, построеніе дороги будетъ поручено или ему, или тѣмъ, которые сдѣлаютъ болѣе выгодныя предложенія.

Наконецъ, 10 Августа 1868 года, послѣдовало Высочайшее утвержденіе концессіи на линію желѣзной дороги отъ Балтійскаго порта къ Петербургу, по которой баронъ Паленъ, въ качествѣ уполномоченнаго отъ Эстляндскаго Дворянства, обязывался составить акціонерное Общество для построенія дороги на свой счетъ и рискъ въ теченіе четырехъ лѣтъ со дня выдачи концессіи безъ гарантіи со стороны Правительства *).

Затѣмъ, 27 Марта 1869 года Общество Балтійской желѣзной дороги заключило условіе съ Главнымъ Обществомъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ о соединеніи Балтійской дороги

*) „Сборникъ свѣд. о жел. дор.“ 1868—1869, Отд. I, стр. 99—103.

съ Гатчинскою станціею посредствомъ вѣтви отъ ст. Тосны, Балтійской дороги.

По воспослѣдованіи Высочайшаго утвержденія плана направленія Балтійской дороги, 10 Апрѣля 1869 года, съ увеличеніемъ при этомъ длины пути на 11 верстъ и съ опредѣленіемъ основнаго капитала Общества въ суммѣ 26.390,000 руб., работы по постройкѣ дороги къ концу 1870 года представляли: а) укладку пути на 24-хъ верстахъ; б) окончаніе каменныхъ работъ для 79 мостовъ, и 56 трубъ; в) устройство по всей линіи телеграфа съ принадлежностями; г) возведеніе вчернѣ 20 казармъ и 214 сторожевыхъ будокъ, и д) закладку и выведеніе стѣнъ 20-ти станціонныхъ зданій.

6 Марта 1870 года послѣдовало Высочайшее повелѣніе, коимъ Балтійской дорогѣ съ вѣтвію отъ Гатчино до Тосны гарантировано 791,700 мет. руб. ежегоднаго дохода въ теченіе срока концессіи, со дня открытія движенія по всей линіи, съ тѣмъ чтобы суммы, которыя могутъ быть, вслѣдствіе сего, выданы изъ казны для доплаты къ доходамъ Общества, были засчитываемы какъ ссуды Обществу и возмѣщаемы, съ начетомъ 4% въ годъ, изъ ближайшихъ прибылей Общества, превышающихъ гарантированный доходъ, отдѣляя на эту уплату половину излишка чистой прибыли сверхъ гарантированной суммы, и чтобы погашеніе акцій къ сроку окончанія концессіи возложено было на Общество, съ обязательствомъ не увеличивать ни прямо, ни косвенно присвояемаго дорогѣ гарантіею наименьшаго ежегоднаго дохода *).

Въ Мартѣ же этого года Министерствомъ Путей Сообщенія утверждены проекты общаго расположенія путей и зданій на станціяхъ Гатчино, Тосна, Ревель и Балтійскій портъ, и проектъ путепровода Балтійской дороги.

Затѣмъ, составленный Обществомъ, въ теченіе этого года, проектъ Устава Балтійской дороги, по обсужденіи его въ Министерствахъ Путей Сообщенія и Финансовъ, а потомъ въ Комитетѣ Министровъ, и по измѣненіи нѣкоторыхъ статей онаго, удостоился Высочайшаго утвержденія 13 Ноября 1870 года.

По этому Уставу, между прочимъ,—а) Общество обязывалось окончить дорогу и открыть по ней движеніе не позже 10 Августа 1872 года; б) гарантія Правительства на нарицательный капиталъ въ 26,390,000 мет. руб. опредѣлялась въ теченіе срока концессіи (85 лѣтъ) обезпеченіемъ наименьшаго чистаго дохода въ 3%, т. е. 791,700 мет. руб. въ годъ **).

Существенныя же измѣненія, главнымъ образомъ, относились къ 10 § Устава, по коему постановлено, что если ежегоднаго чистаго дохода, за отчисленіемъ изъ него опредѣленной части въ запасный капиталъ, окажется менѣе 791,700 мет. руб., то, недостающая до этой цифры, сумма будетъ отпущена Правительствомъ Обществу авансомъ на 15 дней до срока каждой уплаты процентовъ по акціямъ, и что болѣе означенной суммы Общество ни въ какомъ случаѣ отъ Правительства требовать не можетъ.

*) Сборн. 1870—1872 Отд. I, стр. 45. etsq.

**) Ibid., стр. 195 etsq.

Между тѣмъ работы, начатыя по Балтійской дорогѣ еще въ Маѣ 1869 года, къ концу Сентября 1870 года доведены были до такого положенія, что съ началомъ Октября могло быть открыто товарное и пассажирское движенія на всемъ протяженіи дороги отъ Балтійскаго порта до станціи Тосна на Николаевской желѣзной дорогѣ.

15—17 Октября Правительственная Коммиссія обозрѣвала всѣ сооруженія на линіи, и въ общемъ выводѣ своемъ сдѣлала отзывъ, „что главный путь уложенъ хорошо; мостовыя и прочія сооруженія возведены весьма тщательно; станціонныя помѣщенія удобны, а остальныя строенія для служащихъ удовлетворяютъ своему назначенію; водоснабженіе обезпечено; телеграфъ въ дѣйствіи, и подвижнаго состава для начала движенія достаточно".

На этомъ основаніи было признано возможнымъ открыть постоянное движеніе по Балтійской желѣзной дорогѣ.

Впрочемъ, по заключенію Коммисіи, для окончательнаго устройства дороги, оставалось:

а) Улучшить водоотводъ на участкѣ между Тосною и Лисино.

б) По наблюденію за образованіемъ снѣжныхъ заносовъ устроить защиты во всѣхъ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ при утвержденіи проэкта требовалось расширеніе выемокъ или устройство постоянныхъ защитъ.

в) Недостающее количество верхняго балласта заготовить такъ, чтобы весь верхній балластъ былъ разсыпанъ въ теченіи лѣта 1872 года.

г) Сдѣлать досчатыя половыя пастилы и постановить перила на мостахъ отверстіемъ отъ 3 саж. и болѣе.

д) Пассажирское зданіе Ревельской станціи окончить въ теченіе лѣта 1871 года.

е) Всѣ мелкія недодѣлки окончить немедленно, отложивъ окраску до удобнаго времени.

ж) Недостающее количество подвижнаго состава пополнить къ 1 Мая 1871 года.

и з) Не уложенные до $1/7$ части всей длины дороги разъѣздные пути устроить по мѣрѣ дѣйствительной потребности.

Послѣ этого, пріемъ отъ строителей дороги, ея сооруженій и принадлежностей порученъ былъ Управляющему дорогою А. А. Шульцу, который и окончилъ этотъ пріемъ къ 24 Октября.

Съ этого числа и началось движеніе по Балтійской желѣзной дорогѣ.

Затѣмъ къ концу 1871 года общее состояніе Балтійской желѣзной дороги представлялось въ слѣдующемъ видѣ:

Общая длина дороги—389 вер. 325 саж. или 389,64 вер.

Въ томъ числѣ значится:

а) Отъ Балтійскаго порта до станціи Гатчино, Балтійской дороги—345,46 верстъ.

б) Отъ ст. Гатчино, Балтійской дороги, до с. Тосна, Николаевской—43 версты.

и в) Соединительная вѣтвь между ст. Гатчино, Балтійской дороги и ст. Гатчино Варшавской—1,01 вер.

Къ Балтійской же дорогѣ принадлежитъ вѣтвь отъ ст. Ревель до мѣстной гавани, длиною 1,26 вер.

Послѣдняя вѣтвь первоначально устроена была желѣзноконною, но впослѣдствіи оказалось, что такая вѣтвь—практически не удобна, и потому, для болѣе соотвѣтственнаго важности движенія въ этомъ пунктѣ устройства пути, Ревельская вѣтвь передѣлана была въ паровозную желѣзную дорогу.

Направленіе Балтійской дороги и продольная профиль ея представляются въ слѣдующемъ видѣ:

Рельсовый путь начинается у Балтійскаго порта и идетъ большой дугой, обращенной вогнутою частью къ Финскому заливу, описывая большое закругленіе по направленію къ сѣверу, противъ г. Ревеля, и имѣетъ своимъ оконечнымъ пунктомъ станцію Ревель. Отсюда въ свою очередь начинается новая колея, заворачивающая на юго-востокъ и которая, обогнувши городъ, идетъ дальше на востокъ, проходя близъ г. Везенберга, Нарвы и, пересѣкая Варшавскую желѣзную дорогу близъ станціи Гатчино, оканчивается у ст. Тосна, Николаевской дороги.

Вся линія Балтійской дороги имѣетъ прямыхъ частей пути 177.718,60 пог. саж., что составляетъ 91,63% длины дороги.

Длина кривыхъ частей пути:

Радіусъ 500 саж. и болѣе 1,810,50

,, отъ 300 до 500 саж. . . . . . 14,419,15.

Всего кривыхъ частей 16,229,65 п. саж., или 8,37% всей длины дороги.

Длина горизонтальныхъ частей пути составляетъ 88.792,10 саж., или 45,76%.

Длина подъемовъ—51.937,18 саж., или 26,78%.

Самый крутой подъемъ—0,008.

Длина скатовъ—53.258,17 саж. или 27,40%.

Самый крутой скатъ—0,008.

Земляное полотно устроено для одного пути по всему протяженію дороги, исключая той лишь части, которая идетъ отъ ст. Ревель до развѣтвленія путей, идущихъ—одинъ въ Балтійскій портъ, а другой въ Тосно,—гдѣ полотно устроено на два пути.

Ширина полотна дороги, согласно утвержденной Министерствомъ Путей Сообщенія профили полотна, принята слѣдующая:

Для насыпей въ одинъ путь—2,57 саж.

,, ,, въ два пути—4,60 ,,

Для выемокъ въ одинъ путь—2,57 ,,

Откосы насыпей и выемокъ, а также откосы дорожныхъ канавъ, въ обыкновенномъ грунтѣ, устроены полуторные и укрѣплены дерномъ или слоемъ растительной земли съ посѣвомъ травъ; въ скалистомъ же грунтѣ откосы полотна сдѣланы въ ¹/₄, и стѣнки дорожной канавы, изъ сухой кладки—почти отвѣсныя

Полотно Балтійской дороги пролегаетъ частью по твердому плитному грунту, не требующему искусственнаго укрѣпленія откосовъ въ выемкахъ и неглубокихъ болотахъ, гдѣ полотно дороги идетъ по насыпямъ. Для предупрежденія промывовъ полотна устроены по обѣимъ его сторонамъ отводныя канавы, спускающія скопленіе водъ въ ближайшія лощины.

Общее протяженіе выемокъ по всей линіи составляетъ 379.30,47 или 19,55% всей дороги.

Насыпей—156.017,87 саж. или 80,45% всей длины пути.

Наибольшая глубина выемки—5,30 саж.

Наибольшая высота насыпи—5,23 саж.

На полотнѣ дороги имѣется 389 деревянныхъ верстовыхъ столбовъ и 748 указательныхъ уклоновъ.

Рельсы, уложенные на Балтійской дорогѣ, принадлежатъ къ системѣ Виньоль, съ широкимъ основаніемъ. Высота рельса —4 ¹/₂ дюйма. Рельсы соединяются между собою двумя накладками о четырехъ болтахъ, стыки рельсовъ расположены на вѣсу, т. е. между шпалами, что, какъ дознано, уменьшаетъ силу толчковъ на стыкахъ. Въ кривыхъ частяхъ пути и на значительныхъ уклонахъ на стыковыя шпалы положены подкладки подъ рельсы, для бо́льшей неизмѣняемости стыка.

Ширина пути или разстояніе между внутренними краями головокъ—5 футовъ въ прямыхъ частяхъ дороги; въ кривыхъ же оно не много увеличено, по разсчету, въ зависимости отъ радіуса закругленія. Нормальный вѣсъ рельсовъ—1 погонный футъ рельса вѣситъ 22 англійскихъ фунта.

На всѣхъ станціяхъ Балтійской дороги запасныхъ путей имѣется 7800 п. с. и разъѣздныхъ 14.584,30 п. саж.

Къ Октябрю 1871 года на станціяхъ и вѣтвяхъ дороги числилось стрѣлокъ и крестовинъ 228, изъ которыхъ самое большое число (48) приходились на ст. Ревель. Крестовины—литой стали завода Виккерса.

Поперечины или шпалы подъ рельсы—двухъ сортовъ: одни въ видѣ пластинъ, толщиною отъ 3 до 3 ¹/₂ верш. и длиною 1,17 саж., другія—въ видѣ круглыхъ бревенъ той же длины и толщиною не менѣе 5 ¹/₄ верш.; обтесаны съ двухъ сторонъ такъ, чтобы толщина составляла 3 ¹/₄— 3 ¹/₂ вершка. Подъ двадцатифутовыми рельсами уложено по 8 шпалъ, что составляетъ на версту пути 1400 штукъ. Подъ восемнадцатифутовые рельсы уложено по 7 шпалъ и подъ пятнадцатифутовые—по 6.

Всѣ мосты и трубы по дорогѣ устроены для одного пути, исключая постоянныхъ частей мостовъ, т. е. устоевъ и быковъ, чрезъ рѣки Нарову и Лугу, которыя сдѣланы для двухъ путей.

Главнѣйшія сооруженія суть: 1) Мостъ чрезъ р. Нарову близъ станціи Нарва, о двухъ пролетахъ, каждый въ 33,81 саж., которые покрыты одной нераздѣльной многораскосной фермой. 2) Мостъ чрезъ р. Лугу въ одной верстѣ отъ ст. Ямбургъ, Мостъ этотъ тоже въ два пролета—по 33,81 саж. каждый. Другіе мосты, числомъ пять, черезъ рѣки Брагиттонъ, Разикъ, Кедеръ, Сембахъ и Хирмусъ, имѣютъ незначительныя отверстія—отъ 16 саж. до 8.

Число всѣхъ переѣздовъ въ горизонтѣ рельсовъ—304, что составляетъ среднимъ числомъ 0,76 переѣздовъ па каждую версту пути.

На всей линіи Балтійской дороги имѣется 21 станція, изъ коихъ съ водоснабженіемъ—19. Станцій перваго класса—одна,—Ревельская; втораго класса—три,—Нарва, Везенбергъ и Гатчино; третьяго класса—пять,—Балтійскій портъ, Шарлотенгофъ, Іеве, Волосово и Тосна; четвертаго класса—десять,—Кегель, Разикъ, Тапсъ, Каппель, Изенгофъ, Вайвара, Ямбургъ, Молосковицы, Елизаветино и Лисино; наконецъ пятаго класса—двѣ,—Лодензое и Катериненъ.

Станціи Балтійской желѣзной дороги всѣ освѣщаются керосиновыми лампами, исключая станціи Ревель, которая освѣщается газомъ, изъ газоваго завода, разстояніемъ $^3/_4$ версты отъ станціи.

Мастерскія для ремонта подвижнаго состава находятся: большія—въ Ревелѣ и малыя—на ст. Гатчино и Нарва. Большія мастерскія составляютъ отдѣльное каменное зданіе, частью одноэтажное и частью двухъэтажное. Малыя мастерскія находятся при паровозныхъ зданіяхъ.

Поворотные круги для поворачиванія паровозовъ устроены при каждомъ паровозномъ зданіи, которыхъ на линіи всего 7. Кромѣ того на ст. Тосна и Волосово имѣются трехъ угольники, удовлетворяющіе той же цѣли, какъ и поворотные круги.

Для помѣщенія дорожныхъ сторожей, стрѣлочниковъ, ремонтныхъ рабочихъ и дорожныхъ мастеровъ имѣются слѣдующія деревянныя строенія:

1) 26 казармъ для помѣщенія въ каждой дорожнаго мастера и артели ремонтныхъ рабочихъ. Казармы расположены, приблизительно, на десятиверстномъ, одна отъ другой, разстояніи.

2) 238 теплыхъ деревянныхъ сторожевыхъ будокъ.

3) 20 лѣтнихъ караулокъ для помѣщенія барьерныхъ сторожей у переѣздовъ, которые открыты только лѣтомъ.

На Балтійской дорогѣ, по всему ея протяженію, имѣется два воздушныхъ проволочныхъ телеграфныхъ провода. Весь проводъ длиною—389,90 вер. Телеграфные аппараты—типа Морзе.

Изгородей, вдоль Балтійской дороги, не имѣется; станціонные же дома почти всѣ обнесены легкимъ заборомъ.

На каждой станціи имѣется по два дальнихъ оптическихъ сигнала и по одному станціонному семафору.

Вслѣдъ за открытіемъ движенія по Балтійской дорогѣ отъ Балтійскаго порта до конечнаго ея пункта, до ст. Тосна на Николаевской дорогѣ, возбужденъ былъ вопросъ о непосредственномъ соединеніи Балтійскаго пути съ Петербургомъ.

По этому вопросу, Общество Балтійской дороги, въ виду неудобствъ, проистекающихъ для этой дороги отъ неимѣнія своего конечнаго пункта въ Петербургѣ, такъ какъ дорога ихъ упирается въ чужую (Николаевскую) въ 42-хъ верстахъ отъ столицы, и тѣмъ лишается значительныхъ выгодъ самостоятельности, предположило пріобрѣсти въ свое владѣніе Петергофскую желѣзную дорогу и соединить съ нею посредствомъ вѣтви Балтійскую, на слѣдующихъ условіяхъ:

а) Пріобрѣсти всѣ 30.400 акцій Общества Петергофской желѣзной дороги съ правами, сему Обществу предоставленными.

б) За пріобрѣтеніе это уплатить, по числу 30.400 акцій, по 115 руб. за каждую акцію, часть причитающейся суммы не далѣе мѣсяца со дня заключенія условія, а остальную—въ теченіе года.

в) Соорудить соединительную вѣтвь отъ Краснаго Села, уже соединеннаго особою вѣтвію съ Петергофскою дорогою, до пункта Балтійской дороги, лежащаго между станціями Елизаветино и Гатчино и приспособить Петербургскую станцію Петергофской желѣзной дороги къ товарному движенію и вообще къ развитію дѣла.

г) Необходимыя для вышеозначенныхъ операцій средства пріобрѣсти выпускомъ 5% облигацій на номинальный капиталъ въ 4.500.000 руб. мет., по курсу не ниже 78%.

д) Для уплаты процентовъ и погашенія по облигаціямъ, доходы Балтійской и Петергофской дорогъ, по открытіи движенія на соединительной вѣтви между ними, равно доходъ соединительной вѣтви—слить во едино и изъ остатка, за покрытіемъ всѣхъ расходовъ по содержанію, дѣйствію и ремонту сихъ дорогъ уплачивать первоначально 5% на капиталъ и $^1/_{10}$% погашенія по облигаціямъ, въ суммѣ 229.400 руб. мет. ежегодно. Остатокъ же отъ чистаго дохода, за этою уплатою, обратить на проценты по акціямъ, а если этотъ остатокъ составитъ менѣе 791.700 руб., то уплату процентовъ по акціямъ дополнять до сравненія съ означенною суммою дарованной Правительствомъ гарантіи.

Вслѣдствіе этого, въ концѣ 1871 года Правленіе Балтійской дороги и представило въ Министерство Путей Сообщенія проектъ соединительной вѣтви между Балтійской и Петергофской желѣзными дорогами.

Проектированная вѣтвь, имѣя цѣлью соединить два уже существующіе пути, признана наиболѣе выгодною по направленію отъ станціи Красное Село до пересѣченія Балтійской дороги рѣкою Парицы. Направленіе это выбрано какъ кратчайшее въ постройкѣ и уменьшающее общее протяженіе пути

для грузовъ, идущихъ къ Петербургу,—на 4 версты; а всего должно составлять 21 вер. 291 саж., или 21,58 вер.

Земляныхъ работъ на этой вѣтви предполагалось произвести въ размѣрѣ 37,334 куб. саж. или на версту пути 1.777,83 куб. саж.

Предварительно утвержденія, по нѣкоторомъ измѣненіи, проекта этой соединительной вѣтви, Министерство Путей Сообщенія вошло въ сношеніе съ Военнымъ Министерствомъ относительно прохожденія этой вѣтви въ районѣ Красносельскаго лагеря, и послѣднее отозвалось, что съ его стороны не встрѣчается препятствій къ устройству сказанной соединительной вѣтви по одобренному Министерствомъ Путей Сообщенія направленію, но съ тѣмъ, чтобы при этомъ были приняты необходимыя мѣры къ тому, чтобы сообщеніе вдоль улицы, проходящей между Николаевскимъ Кавалерійскимъ училищемъ и Берейторскою школою, было обезпечено отъ могущихъ быть несчастныхъ случаевъ и чтобъ отлогости насыпей были пологи для предупрежденія порчи ихъ во время маневрированія войскъ.

Затѣмъ, по сношенію Министерства Путей Сообщенія съ Министерствомъ ИМПЕРАТОРСКАГО Двора и по всеподданнѣйшему докладу Графа Адлерберга представленія Министра Путей Сообщенія о соединительной вѣтви между Краснымъ Селомъ и Балтійскою желѣзною дорогою, послѣдовало, въ Августѣ 1872 года, Высочайшее соизволеніе на возведеніе пассажирской станціи на Кирасирскомъ полѣ, противъ Гатчинскаго Дворца.

Вмѣстѣ съ тѣмъ ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ Высочайше повелѣлъ обязать Общество Балтійской дороги:

1) Отъ шоссейной дороги передъ Дворцемъ, чрезъ лугъ, до вокзала, на протяженіи 175 саж., устроить, на счетъ Общества, шоссе съ пѣшеходными дорожками, обсаженными деревьями.

2) Съ открытіемъ проектируемой вѣтви, приближаясь къ тому пункту, гдѣ она будетъ проходить только въ 53½ саж. отъ пороховаго погреба, уменьшать ходъ поѣзда.

3) Для безпрепятственнаго сообщенія съ военнымъ полемъ и удобнаго прохода лейбъ-гвардіи Кирасирскаго ЕЯ ВЕЛИЧЕСТВА полка, на мѣстѣ, гдѣ вѣтвь будетъ пересѣкать шоссе, устроить проходъ, равный ширинѣ шоссейной дороги.

4) За огороды придворно-служителей и Гатчинскаго городскаго госпиталя выдать соотвѣтственное вознагражденіе.

и 5) Равнымъ образомъ, за прорубку просѣки въ рощѣ, около дворцоваго звѣринца, уплатить по цѣнности лѣснаго матеріала, а деревянную казарму для сторожей, къ которой линія вѣтви приближается на 13 саж., для безопасности, покрыть желѣзомъ.

Вслѣдъ затѣмъ начались работы на этой вѣтви, а въ началѣ 1872 г. (9 Января), на основаніи постановленія Общаго Собранія акціонеровъ Балтійской желѣзной дороги и постановленія Общаго Собранія акціонеровъ Общества Петергофской дороги, за купленные Обществомъ Балтійской дороги 30,400 акцій бывшаго Общества Петергофской—произведена была уплата сполна, въ суммѣ 3.406,000 руб.

Затѣмъ, къ концу 1872 года работы по сооруженію четвертаго участка, т. е. Балтійско-Петергофской соединительной вѣтви отъ Краснаго Села до Гатчины были доведены до такого положенія, что на всемъ протяженіи этого участка могло быть открыто правильное и безопасное движеніе—товарное съ 15 Ноября и пассажирское — съ 1 Декабря. По освидѣтельствованіи же особою коммисіею работъ на всемъ участкѣ, правильное движеніе пассажирскихъ и товарныхъ поѣздовъ отъ Краснаго Села до Гатчины, протяженіемъ 21,50 вер., было открыто 12 Декабря.

Сверхъ этого, въ 1872 году, Обществомъ Балтійской желѣзной дороги возбужденъ былъ вопросъ о сооруженіи вѣтви желѣзной дороги отъ Нарвской станціи этой дороги до пристани Кульчи.

Предположеніе Общества было одобрено чрезвычайнымъ Общимъ Собраніемъ акціонеровъ, 5 Апрѣля 1872 года, съ тѣмъ чтобы, на первое время эта вѣтвь была доведена лишь до Кренгольмской мануфактуры, на основаніи особаго съ нею сношенія, на суммы, предоставляемыя сею мануфактурою, а слѣдовательно на суммы, не гарантированныя Правительствомъ.

Проектированная вѣтвь должна составлять 16,30 верстъ длины и, проходя отчасти по землѣ частнаго имѣнія Іоала, г. Крамеръ, служить исключительно цѣлямъ мануфактуры: товары, перевозимые между станціею желѣзной дороги и мануфактурою, состоятъ, главнымъ образомъ, изъ сырого хлопка и мануфактурныхъ частей; мануфактура же, съ своей стороны, отправляетъ готовыя издѣлія, преимущественно бумажную пряжу разнаго сорта.

Министерство Путей Сообщенія, по разсмотрѣніи настоящаго предположенія Общества Балтійской желѣзной дороги, между прочимъ, постановило, что такъ какъ проектированная вѣтвь не предназначается для общественнаго пользованія, то по этой вѣтви не можетъ быть предоставляемо право обязательнаго отчужденія земель; при добровольномъ же пріобрѣтеніи необходимой полосы земли, Министерство не встрѣчаетъ препятствія къ соединенію предполагаемой Кренгольмской вѣтви съ Балтійскою дорогою.

Наконецъ, въ Іюлѣ 1873 года, предсѣдатель Правленія Общества Балтійской дороги, баронъ фонъ-деръ-Паленъ, вошелъ къ Министру Путей Сообщенія съ докладною запискою, въ которой просилъ ходатайствовать о предоставленіи Обществу права постройки и эксплоатаціи Дерптской желѣзной дороги, которая должна составить вѣтвь Балтійской, и, начинаясь отъ Дерпта, примыкать къ послѣдней у станціи Тапсъ.

Въ докладной запискѣ, между прочимъ, объяснено, что Правленіе Общества полагаетъ возможнымъ сдѣлать нѣкоторыя

сокращенія противъ Высочайше утвержденной разцѣночной вѣдомости на тѣхъ работахъ, которыя нужны самостоятельной дорогѣ, но оказываются излишними на вѣтви.

Вмѣстѣ съ тѣмъ Правленіе представило проектъ дополнительныхъ статей къ уставу Общества, составленныхъ на основаніи полномочія, даннаго Общимъ Собраніемъ акціонеровъ, и чрезъ посредство своего предсѣдателя испрашивало возможно скорѣйшаго разрѣшенія приступить къ постройкѣ этой важной для Балтійской желѣзной дороги вѣтви, съ осуществленіемъ которой долженъ значительно приблизиться срокъ освобожденія Правительства отъ необходимости приплаты по гарантіи, дарованной акціямъ Общества.

М.

---

10. Харьково-Николаевская желѣзная дорога.

(Харьково-Кременчугская, Кременчугско-Крюковская, Крюково-Елисаветградская и Знаменко-Николаевская).

Въ 1864 году состоялось Высочайшее повелѣніе, по которому Южную желѣзную дорогу рѣшено было вести, съ одной стороны, отъ Москвы на Курскъ и Кіевъ, а съ другой— отъ Одессы на Балту, Кременчугъ и Харьковъ. Соображенія о соединеніи Харькова съ Курскомъ отложены до послѣдующаго времени. Такимъ образомъ Одесса должна была соединиться съ внутренними губерніями чрезъ Харьковъ.

Впослѣдствіи разрѣшены были слѣдующія желѣзныя дороги: въ 1866 году—Кіево-Балтская, а въ 1868 году—Курско-Харьковско-Таганрогская; кромѣ того начато построеніе, на счетъ Правительства, желѣзной дороги отъ Балты до Кременчуга. И такъ, соединеніе внутреннихъ губерній съ Одессою уже достигалось чрезъ Курскъ и Кіевъ а съ Азовскимъ моремъ— чрезъ Харьковъ и Таганрогъ въ то время, когда изъ состава Харьково-Одесской линіи оставался еще не разрѣшеннымъ къ постройкѣ участокъ отъ Харькова до Кременчуга.

Въ виду измѣнившагося такимъ образомъ положенія дѣлъ, Министръ Путей Сообщенія въ Маѣ 1868 года вошелъ въ Комитетъ Желѣзныхъ дорогъ съ представленіемъ, въ которомъ доказывалъ, что въ постройкѣ Харьково-Кременчугскаго участка уже не представляется прежней необходимости и что полезнѣе было бы обратить средства и кредитъ Правительства на устройство другой желѣзной дороги—отъ Харькова до Севастополя.—Вопросъ о сравнительной важности дорогъ Харьково-Севастопольской и Харьково-Кременчугской обсуждаемъ былъ въ Комитетѣ Желѣзныхъ дорогъ 31 Мая 1868 года, при чемъ заявлены были различныя мнѣнія. Министры Государственныхъ Имуществъ и Путей Сообщенія отдавали предпочтеніе Севастопольской линіи, полагая что линія эта, кромѣ военнаго и политическаго значенія, имѣетъ еще и коммерческое значеніе, такъ какъ она представляетъ кратчайшее сообщеніе богатыхъ, плодородныхъ и населенныхъ мѣстностей Харьковской и части Екатеринославской губерній съ лучшимъ Черноморскимъ портомъ и при томъ обезпечена обратными грузами Крымской соли, винъ, фруктовъ и т. п. На построеніе Севастопольской дороги уже имѣлись въ виду два предложенія: Принца Ольденбургскаго и Генералъ-Адъютанта Тотлебена. Линія же Харьково-Кременчугская, по мнѣнію упомянутыхъ двухъ гг. Министровъ, не представлялась особенно необходимою, такъ какъ во первыхъ — соединеніе Москвы съ Одессою уже было достигнуто чрезъ Кіевъ, во вторыхъ—соединеніе Харькова съ Одессою не могло быть удовлетворительнымъ безъ устройства моста чрезъ Днѣпръ, а въ третьихъ—Харьковъ и восточные уѣзды Харьковской губерніи имѣютъ естественное тяготѣніе къ Азовскимъ портамъ, къ которымъ они на 350 верстъ ближе, чѣмъ къ Одессѣ. За тѣмъ, хотя дорога Харьково-Кременчугская и представлялась полезною собственно для Полтавы и прилегающихъ къ ней мѣстностей по мѣстности эти, могли бы считаться достаточно обезпеченными въ средствахъ сбыта произведеній, имѣя съ одной стороны въ 125 верстахъ Кременчуго-Одесскую дорогу и водяной Днѣпровскій путь, съ другой—Харьково-Азовскую линію, а съ третьей—предполагаемую Севастопольскую. По такимъ соображеніямъ, Министры Путей Сообщенія и Государственныхъ Имуществъ полагали возможнымъ отложить построеніе Харьково-Кременчугскаго участка. —Напротивъ Новороссійскій Генералъ Губернаторъ Коцебу признавалъ особенно важное значеніе за Харьково-Кременчугскимъ участкомъ; по его мнѣнію, хотя дорога отъ Харькова до Таганрога дѣйствительно короче Харьково-Одесской линіи, но за то Одесскій портъ имѣетъ особыя преимущества предъ мелководнымъ Таганрогскимъ; изъ послѣдняго предстоитъ еще плаваніе по Азовскому морю и выходъ чрезъ Керченскій проливъ, сопряженные съ возвышеніемъ страховой преміи, перегрузкою, потерею времени и другими затрудненіями, тогда какъ изъ Одессы товары могутъ плыть прямо къ Константинопольскому проливу; имѣя это въ виду, а также что торговые обороты Харькова съ Одессою всегда превышали обороты Харькова съ Таганрогомъ, Генералъ-Адъютантъ Коцебу полагалъ, что при

совмѣстномъ существованіи Харьково-Одесской и Харьково-Азовской желѣзныхъ дорогъ, движеніе грузовъ изъ Харькова будетъ распредѣляться по обоимъ направленіямъ, смотря по времени года (Азовское море бываетъ закрыто для навигаціи 4—5 мѣсяцевъ, тогда какъ Одесскій портъ замерзаетъ, среднимъ числомъ не болѣе 16 дней въ году). Сооруженіе моста чрезъ Днѣпръ, въ Кременчугѣ, было дѣйствительно необходимо и могло стоить около 3.000.000 рублей, однако подобному расходу не трудно окупиться тамъ, гдѣ ежедневно проходитъ отъ 1 до 2 тысячъ подводъ. Харьково-Кременчугская дорога, по мнѣнію Генералъ Адъютанта Коцебу, необходима была для избавленія богатой и населенной Полтавской губерніи отъ промышленнаго застоя; одна Полтавская ярмарка, по мѣстности которой проходитъ Харьково-Кременчугская линія, представляетъ рынокъ, на который свозится товаровъ на 25.000.000 рублей.—Большинство же членовъ Комитета пришло къ заключенію, что Севастопольская и Харьково-Кременчугская линіи вовсе не должны быть поставляемы въ состязаніе между собою, такъ какъ и та и другая — необходимы. Харьково-Кременчугская дорога включена была еще въ составъ сѣти Высочайше утвержденной 23 Апрѣля 1866 года. Значительнѣйшая часть Харьково-Одесской линіи, отъ Одессы до Елисаветграда, была уже окончена, а далѣе, до Днѣпра,—начата. Недостроенную часть этой линіи представлялъ именно Харьково-Кременчугскій участокъ, который, не только являлся необходимымъ звеномъ Харьково-Одесской линіи, но, проходя по богатому, населенному и плодородному краю, могъ имѣть сомостоятельное значеніе. На построеніе Харьково-Кременчугскаго участка уже были сдѣланы предложенія, по которымъ испрашивалась гарантія только на $^3/_4$ основнаго капитала. Что же касается Севастопольской линіи, то она въ свою очередь имѣетъ важное значеніе, какъ военное и политическое, такъ и коммерческое. Большинство членовъ Комитета заключало, что не слѣдуетъ откладывать постройки ни той, ни другой желѣзной дороги.

Мнѣніе большинства было Высочайше утверждено 12 Іюня 1868 года.

24 Августа 1868 года, концессія на устройство Харьково-Кременчугской желѣзной дороги выдана была Гофмейстеру Абазѣ и барону Унгернъ-Штернбергу. На основаніи этой концессіи должно было составиться акціонерное общество, которое обязывалось, въ теченіе 4 лѣтъ, выстроить дорогу отъ Харькова до Кременчуга, чрезъ Полтаву, и за тѣмъ пользоваться этою дорогою 81 годъ. Капиталъ Общества опредѣленъ въ 14.300.000 рублей мет., изъ котораго одна четверть (3.575.000) образуется выпускомъ негарантированныхъ акцій, а три четверти (10.725.000) выпускомъ облигацій съ правительственною гарантіею въ 5% интереса и $^1/_{10}$% погашенія. Длина линіи опредѣлена въ 247 верстъ. Земляное полотно дороги устраивается въ два пути, а рельсовый путь укладывается въ одинъ путь, съ необходимымъ количествомъ разъѣздовъ (не менѣе пятой части длины всего пути). Радіусы кривыхъ частей—не менѣе 300 саж. Продольные склоны не болѣе 0,008; подвижной составъ—50 паровозовъ, 78 пассажирскихъ, 4 багажныхъ и 650 товарныхъ вагоновъ и платформъ *).

Впослѣдствіи, по ходатайству Правленія Общества, часть основнаго капитала, выраженная акціями и вычисленная въ металлическихъ рубляхъ, переведена была, съ Высочайшаго разрѣшенія состоявшагося 16 Мая 1869 года, въ кредитные рубли, послѣ чего капиталъ Харьково-Кременчугской дороги опредѣлился въ 4.256.000 руб. кредитныхъ и 10.725.000 руб. металлическихъ.

Участокъ желѣзной дороги отъ Кременчуга до Полтавы (112,2 версты) оконченъ и открытъ для движенія 30 Іюля 1870 года; участокъ же отъ Полтавы до Харькова (130,9 вер.) 15 Іюня 1871 года; все протяженіе Харьково-Кременчугской дороги оказалось въ 243,147 верстъ.

Между тѣмъ въ 1869 году окончено было построеніе желѣзной дороги отъ Елисаветграда до Крюкова, производившееся на счетъ казны, по оптовому контракту, барономъ Унгернъ-Штернбергомъ (см. Сборникъ свѣд. о желѣзн. дорогахъ 1868 года). Движеніе на Елисаветградо-Крюковскомъ участкѣ было открыто 8 Октября 1869 года, а принятіе дороги въ казенное вѣдомство состоялось въ 1870 году, по актамъ 15 Марта и 3 Мая. Длина Елисаветградо-Крюковскаго участка составила 136,736 верстъ; изъ этого протяженія 2,17 версты переданы были въ составъ Одесской желѣзной дороги, а главная часть, 134,566 вер., передана 29 Іюня 1870 года Обществу той же Одесской дороги во временное пользованіе, безъ опредѣленія срока, причемъ Общество приняло на себя обязанность содержать Елисаветградо-Крюковскій участокъ, производить на немъ движеніе и уплачивать въ казну ежегодно по 100.000 руб.

Передача эта была Высочайше утверждена 3 Сентабря 1870 года а условіе съ Обществомъ Одесской дороги окончательно заключено 24 Апрѣля 1871 года.

---

*) По разцѣночной вѣдомости, утвержденной Министерствомъ Путей Сообщенія 28 Апрѣля 1869 года, изъ общаго капитала желѣзной дороги отнесено: на отчужденіе земель (1.458 десятинъ) 145.800 руб., сносъ построекъ 148.600 р., расчистка 50 десятинъ лѣса 4.000 р., земляныя работы (770.020 куб. саж.) 1.738.692 р., временныя дороги съ мостами 48.660 р., мостовыя сооруженія 590.700 р., устройство балластныхъ слоевъ 611.948 р. 16 к., поперечины (408.744 шт.) 245.246 р. 40 к. рельсы съ принадлежностями (1.416.006 пуд.) 1.459.216 р. 8 к., доставка и развозка ихъ по линіи 354.001 р. 50 к., укладка рельсоваго пути 43.794 р., верстовые столбы и инструменты для ремонта, указатели уклоновъ и т. п. 13.138 р. 20 к., станціонныя сооруженія и принадлежности станцій 1.433.150 р., телеграфъ 36.495 р., жилыя постройки 166.550 р., подвижной составъ 1.797.508 рублей 66 коп., администрація и инспекція 215.000 р., предварительные расходы, залоги, изысканія временныя постройки 600.000 р., проценты 1.072.500 р., реализація капитала 3.575.000 р.

Съ открытіемъ Елисаветградо-Крюковскаго участка и разрѣшеніемъ Харьково-Кременчугскаго, для установленія полнаго рельсоваго сообщенія между Одессою и Харьковомъ не доставало только устройства желѣзно-дорожнаго моста чрезъ Днѣпръ, между Крюковымъ и Кременчугомъ. Относительно постройки этого моста сдѣланы были два предложенія: одно—Инженеромъ Струве а другое—повѣреннымъ торговаго дома Гуана. По вычисленію г. Струве, стоимость постройки моста составляла 3.600.000 рублей кредитныхъ, а по вычисленію повѣреннаго дома Гуана—1.100.000 руб. метал. и 1.160.000 кредитныхъ, что въ совокупности равнялось 2.607.368 руб. кредитнымъ. Разница между обѣими цѣнами объяснялась тѣмъ, что по проекту Струве мостъ предполагался шире чѣмъ по проекту Гуана, а желѣзныя фермы устраивались для каждаго пролета, а не по одной на два пролета, какъ полагалось по проекту Гуана. Кромѣ того, повѣренный дома Гуана расчитывалъ на безплатный провозъ желѣза и строительныхъ матеріаловъ отъ Одессы до Кременчуга и на безпошлинный привозъ машинъ и желѣзныхъ частей, тогда какъ Струве имѣлъ въ виду безпошлинный привозъ одного только желѣза въ сыромъ видѣ. Струве полагалъ также большее количество работъ по устройству соединительной вѣтви между Кременчугомъ и Крюковымъ, согласно съ требованіями Министерства Путей Сообщенія. Независимо отъ того, въ проектѣ Гуана усмотрѣны были неполноты: такъ напримѣръ, въ немъ ничего не объяснялось относительно устройства струеотводныхъ и преградительныхъ дамбъ и расходовъ на администрацію. По соображеніи условій, предложенныхъ обоими конкуррентами, проектъ Струве былъ признанъ болѣе выгоднымъ и, по Высочайше утвержденному 3 Іюня 1870 года докладу Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ, г. Струве предоставлено было устройство моста чрезъ Днѣпръ и соединительной вѣтви между Кременчугомъ и Крюковымъ за оптовую подрядную цѣну—3.600.000 рублей кредитныхъ.

По окончаніи постройки моста и освидѣтельствованіи, онъ былъ принятъ Правительственною Коммисіею 25 Марта 1872 г. Мостъ оказался длиною въ 451 саженъ, въ 11 пролетовъ, на двухъ гранитныхъ береговыхъ устояхъ съ десятью такими же быками; ширина проѣзжей части между фермами, по серединѣ которой уложенъ рельсовый путь,—21 футъ; снаружи фермъ—троттуары на вѣсу по 4 фута шириною. Длина всей соединительной вѣтви, съ мостомъ включительно, оказалась 2,54 вер.

Въ Маѣ 1871 года Общество Харьково-Кременчугской желѣзной дороги начало ходатайствовать о пріобрѣтеніи отъ Правительства Днѣпровскаго моста и Елисаветградо-Крюковскаго участка и о дозволеніи построить новый участокъ желѣзной дороги—отъ одной изъ станцій Елисаветградо Крюковской дороги до Николаева.

Предположенія объ устройствѣ этого послѣдняго участка возникали еще прежде. Въ Февралѣ 1869 года Шталмейстеръ Графъ Строгановъ съ княземъ Кочубеемъ, барономъ Фелейзеномъ и г. Гваейромъ заявили желаніе устроить желѣзную дорогу въ 266 верстъ отъ ст. Знаменки до Николаева съ вѣтвію на Херсонъ и портовыми сооруженіями въ Николаевѣ; они опредѣляли основной капиталъ предпріятія въ 21.000.000 руб. кред., а въ случаѣ допущенія безпошлиннаго привоза матеріаловъ — въ 20.000.000 и не просили правительственной гарантіи.—Въ тоже время, уполномоченный Херсонскаго губернскаго земства г. Эрдели представилъ проектъ концессіи на тотъ же Знаменко-Николаевскій участокъ; по этому проекту, земство Херсонской губерніи учреждало акціонерное Общество, которое должно было построить дорогу въ теченіе трехъ лѣтъ; капиталъ Общества образовывался выпускомъ одних негарантированныхъ акцій; длина дороги опредѣлялась въ 269 верстъ, кромѣ $4\frac{1}{2}$ верстъ конной дороги. Стоимость версты полагалась въ 62.400 руб. мет., за исключеніемъ конной дороги, верста которой оцѣнивалась въ 15.000 рублей. Образованіе всего капитала принимали на себя, по объясненію г. Эрдели, торговый домъ Гинцбурга, почетный гражданинъ Губонинъ и банкиръ Рафаловичъ. — Кромѣ двухъ объясненныхъ предложеній было еще предложеніе барона Унгернъ-Штернберга, который опредѣлялъ стоимость версты въ 49.620 руб. мет.

Впослѣдствіи, предложеніе Графа Строганова съ товарищами было измѣнено пониженіемъ поверстной цѣны до 46.400 руб. мет., испрашиваніемъ правительственной гарантіи на $\frac{3}{4}$ капитала и добавленіемъ условія о пріобрѣтеніи отъ Правительства Днѣпровскаго моста и Елисаветградо-Кременчугскаго участка; уплату за послѣдній предполагалось произвести частію—вновь выпущенными акціями, по цѣнѣ 75 за 100, частію—облигаціями, съ тѣмъ что акціи, въ теченіе трехъ лѣтняго срока, будутъ выкуплены Компаніею.

Предложеніе Общества Харьково-Кременчугской дороги (см. выше) состояло въ слѣдующемъ: Общество пріобрѣтаетъ отъ Правительства Елисаветградо-Крюковскій участокъ и мостъ чрезъ Днѣпръ, а также выстраиваетъ новый участокъ отъ Знаменки до Николаева. За Елисаветградо-Крюковскій участокъ оно уплачиваетъ Правительству вновь выпускаемыми акціями на нарицательную сумму 6.489.951 руб. кред.; на капиталъ же, образуемый новымъ выпускомъ облигацій въ суммѣ 15.598.201 руб. мет., относятся: уплата Правительству за мостъ (3.931.200), постройка Знаменко-Николаевскаго участка (10.378.000) и дополнительныя работы на Елисаветградо-Кременчугскомъ участкѣ (1.289.001). Вмѣстѣ съ тѣмъ, имѣя въ виду, что ближайшимъ послѣдствіемъ соединенія Харьково-Кременчугской дороги съ Елисаветградо-Кременчугскою и Знаменко-Николаевскою должна быть потеря 90.000 рублей на часть процентовъ по облигаціонному капиталу моста, причитающуюся на Харьково-Кременчугскую линію,—Общество просило предоставить прежде выпущеннымъ акціямъ Харьково-Кременчугскаго участка преп-

мущества предъ новыми акціями (уступаемыми Правительству) по участію въ прибыляхъ, подобно тому какъ это было допущено для Общества Одесской желѣзной дороги *). Впослѣдствіи, въ Августѣ 1871 года, уполномоченный Правленія Харьково-Кременчугской дороги Инженеръ Экспарре заявилъ Министру Путей Сообщенія, что Общество согласно построить Знаменко-Николаевскій участокъ за 6.472.811 руб. мет. (т. е. по 29.000 р. 5 коп на вер.) дѣйствительнаго капитала (не считая расходовъ на проценты и реализацію), а за мостъ и Елисаветградо-Крюковскій участокъ уплатить ту цѣну, въ какую эти послѣдніе обошлись Правительству.

Послѣ означенныхъ предложеній Общества Харьково-Кременчугской желѣзной дороги и новыхъ объясненій представителей этого Общества, по соглашенію Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ былъ составленъ и внесенъ въ Комитетъ Министровъ проектъ устава „Харьково-Николаевской“ желѣзной дороги, на слѣдующихъ основаніяхъ: въ составъ названной дороги входятъ 4 участка: а) отъ Харькова до Кременчуга 243,147 верстъ; б) отъ Кременчуга до Крюкова (мостъ) 2,5 вер.; в) отъ Елисаветграда до Крюкова 134,566 верстъ и г) отъ Знаменки до Николаева 223,19 верстъ. Общество Харьково-Кременчугской желѣзной дороги пріобрѣтаетъ отъ Правительства Елисаветградо-Крюковскій участокъ и мостъ и выстраиваетъ, въ теченіе двухъ лѣтъ, новый участокъ отъ Знаменки до Николаева съ товарною вѣтвію къ Бугу въ Николаевѣ, причемъ должны быть устроены приспособленія къ непосредственной перегрузкѣ товаровъ съ судовъ въ вагоны и обратно. На пристани устроивается таможенное зданіе перваго класса. Общество владѣетъ вновь пріобрѣтаемыми и выстраиваемымъ участками въ теченіе 81 года. Капиталъ Общества образуется изъ слѣдующихъ частей: 1) Капитала Харьково-Кременчугской дороги, состоящаго изъ акцій на 4.256.000 руб. кред. и облигацій на 10.725.000 руб. мет.; 2) негарантированныхъ акцій на нарицательную сумму 6.700.000 руб. кред., которыми выплачивается Правительству стоимость Елисаветградо-Крюковскаго участка**) 3) гарантированныхъ облигацій на 4.635.000 руб. мет., назначаемыхъ въ уплату правительству за мостъ и 4) гарантированныхъ облигацій на 9.381.000 руб. мет., назначаемыхъ на постройку Знаменко-Николаевскаго участка Всего негарантированныхъ акцій на 10.956.000 руб. кред. и гарантированныхъ облигацій на 24.741.000 рублей металлическихъ. Облигаціонный капиталъ можетъ быть впослѣдствіи увеличенъ на 2.100.000 руб. мет., съ согласія Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ, когда во время эксплоатаціи потребуются капитальныя устройства и усиленія подвижнаго состава. Если по окончаніи расчетовъ по Елисаветградо-Крюковской дорогѣ окажется, что стоимость ея составляетъ менѣе 6.700.000 руб., то соотвѣтственный излишекъ выпущенныхъ въ уплату за нее акцій подвергается уничтоженію. Всѣ вновь выпускаемыя облигаціи (т. е. по 3 и 4 участкамъ) Правительство оставляетъ за собою, уплачивая за нихъ наличными деньгами по 76½ за 100. По акціямъ, выпускаемымъ въ уплату за Елисаветградо-Крюковскій участокъ, въ первые четыре года выдается Правительству, вмѣсто дивиденда, по 100.000 рублей въ годъ. Длина Знаменко-Николаевскаго участка опредѣлена въ 223,19 верстъ, кромѣ вѣтви къ порту въ 3,12 верстъ. Радіусы кривыхъ неменѣе 300 саж., продольные склоны не болѣе 0,007, кромѣ вѣтви, на которой допускаются склоны и до 0,01. Земляное полотно устроивается въ два пути, шириною въ 4,60 саженъ.

При разсмотрѣніи въ Комитетѣ Министровъ объясненнаго проекта устава „Харьково-Николаевской“ желѣзной дороги, Министрами Финансовъ и Путей Сообщенія было объяснено: что предоставленіе Обществу Харьково-Кременчугской дороги эксплоатаціи всего пути отъ Харькова до Николаева обусловливается во первыхъ—интересами торговыми, такъ какъ срочность и безостановочность движенія товаровъ и удешевленіе ихъ перевозки зависятъ отъ единства эксплоатаціи служащихъ для этой перевозки дорогъ, а во вторыхъ,—выгодами казны. Состоявшій во владѣніи казны Елисаветградо-Крюковскій участокъ, въ тогдашнемъ изолированномъ положеніи своемъ, доставлялъ казнѣ едва 1½% чистаго дохода на затраченный для его постройки капиталъ. При отдѣльной эксплоатаціи какъ этого участка, такъ и дорого стôящаго мостоваго участка казна никогда не получила бы удовлетворительнаго дохода. Между тѣмъ, Общество Харьково-Николаевской дороги обязывается выплачивать правительству 5% на затраченную для сооруженія моста сумму, входящую въ составъ основнаго капитала Общества. Харьково-Николаевская линія займетъ весьма выгодное мѣсто въ желѣзно-дорожной сѣти; представляя ближайшій отъ промышленныхъ центровъ внутренней Россіи путь къ Черному морю и прорѣзывая три производительныя Южныя губерніи, она можетъ, между прочимъ, привлечь къ себѣ значительную часть выгружаемыхъ въ Одессѣ и слѣдующихъ во внутреннія губерніи товаровъ, а также часть вывозной торговли; поэтому доходы

*) См. концессію на Одесскую желѣзную дорогу, 22 Іюня 1870 г.

**) Построеніе Елисаветградо-Крюковскаго участка предоставлено было барону Унгернъ-Штернбергу по оптовому контракту за 6.156.127 руб. 12 коп. (см. Сборникъ 1868 года). Къ этой суммѣ слѣдовало присоединить проценты, разницу въ курсѣ при платежахъ за выписываемые изъ-заграницы предметы и стоимость приспособленій товарныхъ вагоновъ къ перевозкѣ войскъ и вычесть сумму полученную отъ Общества Одесской желѣзной дороги за уступленныя послѣднему 2,17 версты (675.380 р). Въ то время, когда послѣдовали предложенія Общества Харьково-Кременчугской дороги, расчеты съ барономъ Унгернъ-Штернбергомъ еще не были окончены; по соглашенію Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ дѣйствительная стоимость Елисаветградо-Крюковскаго участка была опредѣлена круглою цифрою въ 6.700.000 рублей. Стоимость моста равнялось 3.600.000 руб. кред., кромѣ % на этотъ капиталъ, сумма которыхъ была вычислена въ 495.833 р. 33 к. кред.

отъ дороги, вѣроятно, будутъ достаточны для уплаты казнѣ интересовъ на капиталъ, затраченный ею для постройки моста, и дадутъ еще значительную чистую прибыль, въ которой казна, владѣющая наибольшею частію акціонернаго капитала (6.700.000 изъ 10.956.000 руб.), будетъ имѣть преобладающее участіе. Независимо отъ того, Общество Харьково-Кременчугской желѣзной дороги приняло цѣну почти на милліонъ руб. низшую, противъ цѣнъ предложенныхъ Княземъ Кочубеемъ и купцомъ Гвайеромъ и представляетъ то преимущество, что въ распоряженіи его находится открытая для движенія дорога и опытный строительный личный составъ.—Соглашаясь съ заключеніями Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ, Комитетъ Министровъ, положеніемъ Высочайше утвержденнымъ 26 Ноября 1871 года, внесенный ими проектъ устава Общества Харьково-Николаевской желѣзной дороги утвердилъ.*)

По окончаніи Знаменко-Николаевскаго участка и по освидѣтельствованіи его, на немъ 20 Августа 1873 года открыто было правильное движеніе.

Вся длина Харьково-Николаевской линіи составляетъ: Харьково-Кременчугскій участокъ 243,147 верстъ; Крюково-Кременчугскій 2,54 вер.; Крюково-Елисаветградскій 134,566 вер.; Знаменко-Николаевскій 221,724 версты; итого,—601,491 версты; кромѣ того, отдѣляющаяся въ Николаевѣ отъ главной линіи вѣтвь къ порту 1,688 верстъ.

В.

*) По разцѣночной вѣдомости Знаменко-Николаевскаго участка, утвержденной Министерствомъ Путей Сообщенія 25 Апрѣля 1872 года, изъ общаго капитала этого участка отнесено: на отчужденіе земель (1384 десятины) 79.115 руб. Сносъ построекъ 36.303 руб. Земляныя работы (356.299 куб. саж.) 686.849 руб. Трубы чугунныя и каменныя 123.085 руб. Устройство балластныхъ слоевъ 391.126 руб. Поперечины (372.624) 335.362 руб. Рельсы и скрѣпленія (1.290.870 пуд.) 1.673.481 руб. Развозка ихъ по линіи, укладка рельсоваго пути и содержаніе его до открытія движенія 157.833 рубля. Принадлежности пути 51.394 руб. Телеграфъ 35.488 руб. Сторожевые дома, казармы и переѣзды 152.600 руб. Станціонныя сооруженія 482.376 руб. Водоснабженіе 260.725 р. Мощеніе дворовъ, ограды и принадлежности станцій 196.079 руб. Подвижной составъ (29 паровозовъ, 32 пассажирскихъ, 4 багажныхъ и 430 товарныхъ вагоновъ и платформъ) 1.170.424 руб. Инспекція 25.361 р. Администрація 266.160 руб. Предварительные расходы и залоги 336.408 руб. Изысканія 12.642 руб; Проценты и потери при реализаціи капитала 2.908.189 рублей.

11. Московско-Ярославская желѣзная дорога.

Въ „Сборникѣ свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ,“ изданномъ въ 1868 году, объяснено, что уполномоченнымъ Общества Московско-Ярославской желѣзной дороги было объявлено Высочайше утвержденное 17 Ноября 1867 года заключеніе Комитета Желѣзныхъ Дорогъ по поводу ходатайства ихъ объ утвержденіи новаго проекта устава *).

Въ началѣ Марта 1868 года, уполномоченные Общества, имѣя въ виду, что сооруженіе Харьково-Азовской линіи уже обезпечено, и надѣясь, что въ скоромъ времени будетъ признано возможнымъ назначить правительственную гарантію и выпускъ облигацій для продолженія рельсоваго пути до Ярославля, вновь представили на утвержденіе Министра Путей Сообщенія проектъ устава съ техническими приложеніями.

По разсмотрѣніи этого проэкта въ Министерствѣ Путей Сооообщенія, въ немъ были сдѣланы измѣненія и дополненія, изъ коихъ главнѣйшія состояли въ слѣдующемъ: a) назначенное по § 2 количество подвижнаго состава было увеличено 4 паровозами, и b) въ уставъ включено обязательство о принятіи Обществомъ отъ Правительства, заказанныхъ имъ рельсовъ и паровозовъ. Количество тѣхъ и другихъ сперва не было опредѣлено въ точности, но потомъ, по просьбѣ уполномоченныхъ, оно было ограничено четвертою частію всего требуемаго для новой дороги.

При разсмотрѣніи техническихъ проектовъ оказалось, что, согласно имъ, линія должна идти отъ Ростова не на Переславль, а на Александровъ, такъ какъ при изученіи мѣстности выяснилось, что направленіе на Александровъ, въ топографическомъ отношеніи, гораздо выгоднѣе уже по одному тому, что подходъ къ Переславлю, вслѣдствіе положенія его въ котловинѣ Лисавскихъ горъ, весьма затруднителенъ и безъ устройства тоннелей едва ли даже возможенъ. Хотя линія отъ Троицко-Сергіева посада до Ярославля, при направленіи на города Александровъ, Петровскъ и Ростовъ, на 14 верстъ длиннѣе шоссе, проходящаго чрезъ Переславль между конечными пунктами этой линіи, но за то ею захватываются наиболѣе населенныя и промыш-

*) Сущность заключенія Комитета состояла въ слѣдующемъ: Московско-Ярославская дорога причислена къ категоріи первостепенныхъ, наиболѣе необходимыхъ; при этомъ Комитетъ Желѣзныхъ Дорогъ, согласно съ мнѣніемъ Министра Финансовъ, нашелъ, что, въ виду необезпеченія строительными капиталами другихъ линій, первостепенной важности, въ томъ числѣ главной изъ нихъ Харьково-Азовской, нельзя еще опредѣлить срокъ выпуска облигацій Московско-Ярославской дороги и вмѣстѣ съ тѣмъ вступленія въ силу гарантіи; но Комитетъ призналъ возможнымъ выдать уполномоченнымъ Общества, если они пожелаютъ, удостовѣреніе отъ гг. Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія въ томъ, что Московско-Ярославская дорога причислена къ категоріи самонужнѣйшихъ линій; и что означенные Министры, по разсмотрѣніи представленнаго проекта, устава и когда финансовыя обстоятельства позволятъ, войдутъ съ ходатайствомъ о разрѣшеніи постройки упомянутой дороги.

ленныя мѣстности, причемъ избѣгается переходъ Лисавскихъ горъ и болотъ около Переславля, а также достигается удешевленіе постройки и эксплоатаціи дороги.

4 Мая Министромъ Путей Сообщенія были утверждены техническіе проекты, съ тѣмъ чтобы выемки менѣе 0,5 саж. глубины были по возможности уничтожены; Гавриловская станція была устроена не на скатѣ, а на площадкѣ длиною не менѣе 350 саж., и чтобы двойныя и тройныя чугунныя трубы были замѣнены каменными.

Затѣмъ проектъ устава былъ препровожденъ къ Министру Финансовъ. Министръ, возвращая его, увѣдомлялъ что уполноченные Общества въ поданной ему запискѣ объяснили, что хотя Общество и предполагало достаточнымъ для сооруженія дороги отъ Сергіевскаго посада до Ярославля назначить капиталъ въ 11.200.000 руб. мет., но какъ, при разсмотрѣніи проэкта устава и приложеній къ нему, Министерство Путей Сообщенія потребовало увеличенія подвижнаго состава, измѣнило профили и замѣнило мелкія чугунныя трубы каменными, и какъ кромѣ того Общество не надѣется получить правительственной гарантіи по выпущеннымъ акціямъ, что можетъ затруднить денежные обороты Общества, то вышеупомянутый капиталъ въ 11.200.000 руб. мет. оказывается недостаточнымъ; посему уполномоченные ходатайствовали объ увеличеніи облигаціоннаго капитала до 12.000.000 руб. мет.; при чемъ соглашались, чтобы гарантія была дарована на одинъ этотъ облигаціонный капиталъ. Министръ Финансовъ, находя, что правительственная гарантія 5 ½%, будучи примѣнена, какъ предположено по проекту устава, ко всему капиталу, т. е, акціонерному и облигаціонному, составила бы въ годъ болѣе 833.000 руб., слѣдовательно превышала-бы размѣръ гарантіи, обѣщанной на случай разрѣшенія постройки дороги до Ярославля (680.000 руб.), и принимая также во вниманіе, что акціонерный капиталъ Общества уже образованъ, и что для осуществленія предпріятія предстоитъ лишь реализировать облигаціонный капиталъ, признавалъ возможнымъ, увеличивъ облигаціонный капиталъ до 12.000.000 руб. мет., даровать гарантію только на этотъ капиталъ.

По исправленіи проекта устава, согласно замѣчаніямъ Министра Финансовъ, онъ былъ внесенъ Министромъ Путей Сообщенія въ Комитетъ Министровъ, который положилъ поднести его на Высочайшее благоусмотрѣніе.

7 Іюня 1868 года проектъ устава былъ Высочайше утвержденъ. Существенныя черты его состояли въ слѣдующемъ:

Желѣзная дорога, построенная между Москвою и Троицко-Сергіевскимъ посадомъ, должна быть продолжена до г. Ярославля съ вѣтвью къ Волгѣ, при самомъ г. Ярославлѣ. Длина участка отъ Сергіевскаго посада до Ярославля составляетъ 196 в., а вѣтви къ Волгѣ 4 версты; такимъ образомъ длина главнаго пути отъ Москвы до Ярославля опредѣляется въ 262 версты. Подвижнымъ составомъ дорога снабжается въ количествѣ не менѣе 43 паровозовъ, 12 пассажирскихъ и 800 прочихъ вагоновъ и платформъ. Движеніе по всей дорогѣ должно быть открыто чрезъ три года послѣ начатія работъ. Обезпеченіемъ надлежащаго устройства дороги служитъ до выпуска облигацій — открытый уже участокъ Московско-Ярославской желѣзной дороги, по выпускѣ же ихъ, — Общество обязывается немедленно представить залогъ въ 350.000 руб.

Во время построенія дороги, Правительство разрѣшаетъ перевозку нужныхъ для нея матеріаловъ, принадлежностей и рабочихъ — по Николаевской желѣзной дорогѣ, по пониженной цѣнѣ. Капиталъ Общества, сверхъ суммы стоимости участка отъ Москвы до Сергіева посада (4.307.881 руб. кред.), состоитъ изъ 12.000.000 руб. мет., образуемыхъ выпускомъ облигацій.

На этотъ облигаціонный капиталъ Правительство даруетъ Обществу абсолютную гарантію 5% чистаго дохода и $^{13}/_{100}$% погашенія т. е. 615.600 руб. мет. въ годъ.

Срокъ владѣнія Общества дорогою оканчивается 29 Мая 1943 года.

Въ Іюлѣ мѣсяцѣ 1868 года было приступлено къ работамъ, а въ половинѣ Декабря 1869 года постройка дороги была окончена *).

По освидѣтельствованіи дороги коммисіей въ концѣ Декабря оказалось:

Длина главнаго пути, отъ соединенія съ Московско-Сергіевскимъ участкомъ до г. Ярославля, составляетъ 195 верстъ 251 саж., а вѣтви отъ Ярославской станціи къ р. Волгѣ 6 вер. 190 саж. **)

Начиная отъ Сергіевскаго посада, дорога направляется на востокъ къ г. Александрову, близъ котораго устроена станція II класса; за г. Александровымъ дорога переходитъ р. Сѣрую и со 127 до 137 версты пролегаетъ вдоль берега обширнаго Берендеевскаго болота; затѣмъ на 167-й вер. пересѣкаетъ р. Нерль, чрезъ которую построенъ желѣзный мостъ отверстіемъ въ 12 саж., далѣе она переходитъ изъ бассейна р. Клязьмы въ бассейнъ озера Неро и р. Которости, соединяющей это озоро

---

*) По разцѣночной вѣдомости, утвержденной 7 Сентября 1868 г. Министромъ Путей Сообщенія, капиталъ Общества былъ распредѣленъ такъ: Отчужденіе земель 124.890 руб. мет., земляныя работы 2.150.105 руб. мет., искуственныя сооруженія 513.500 руб. мет.; верхнее строеніе дороги 2.072.380 руб. мет.; принадлежности пути 30.082 руб. мет.; телеграфъ — 29.400 руб. мет.; стороженые дома, казармы, колодцы при дорожныхъ помѣщеніяхъ, переѣзды — 239.400 руб. мет.; постройки на станціяхъ 695.563 руб. мет.; принадлежности станцій 121.980 руб. мет.; подвижной составъ — 1.411.700 руб. мет.; общіе расходы 4.611.000 руб. мет. (въ этой суммѣ — процентовъ на выпущенныя облигаціи 1.080.000 и потери при реализаціи облигацій 26% — 3.120.000 руб. мет.) Всего 12.000.000 руб. мет.

**) По отчету Московско-Ярославской желѣзной дороги за 1871 г. длина Волжской вѣтви — 4 вер. 350 саж., запасныхъ путей при ней 1 вер. 334 саж.

съ р. Волгой. Отъ Петровской станціи до Семибратовской, т. е. отъ 187-й вер. до 223-й, дорога пролегаетъ по мѣстности весьма низменной и почти горизонтальной; на этомъ разстояніи, для пропуска скопляющихся на низменности весною водъ, потребовалось устроить много искусственныхъ сооруженій и въ томъ числѣ слѣдующіе металлическіе мосты: чрезъ р. Пулохну—отверстіемъ въ 6 саженъ, р. Сыру—въ 15 саж., р. Ишму—въ 8 саж., р. Мошну въ 4 саж., ручей Легковъ—въ 6 саж. и р. Устье—въ 30 с. Между послѣдними находится Ростовская станція II класса, расположенная близь г. Ростова. На 247-й верстѣ дорога переходитъ р. Которость, чрезъ которую ведетъ металлическій, въ 30 саж. отверстіемъ, мостъ. Въ концѣ 261-й версты отъ Москвы дорога достигаетъ Ярославской станціи, которая, для избѣжанія громадныхъ земляныхъ работъ, устроена внѣ города Ярославля, хотя почти подлѣ его заставы.

Вѣтвь идетъ къ мѣсту, занимаемому недѣйствующимъ сѣрнымъ заводомъ, гдѣ предположено было устроить пристань.

Протяженіе прямыхъ частей главнаго пути — 146 вер. 168 саж. или 76,38%.

Протяженіе кривыхъ частей—49 вер. 126 с., или 23,62%.

Наибольшій радіусъ кривизны—3,000 саж.

Длина кривой—132,64 саж.

Наименьшій радіусъ кривизны—300 саж.

Длина кривой—512 саж.

Протяженіе уклоновъ—119 вер. 328 саж. или 61,19%

Наибольшая длина сплошнаго уклона—5 вер. 125 саж.

Протяженіе горизонтальныхъ частей дороги—75 в. 466 с. или 38,81%.

Изъ искусственныхъ сооруженій:

Желѣзныхъ мостовъ 12, изъ которыхъ: 2—отверстіемъ въ 30 саж., 6—отъ 6 до 15 саж. и 4—менѣе 6 саженъ.

Рельсовыхъ мостиковъ 35, отверстіемъ отъ 0,3 до 1,0 саж.

Трубъ чугунныхъ 1,006 погонныхъ саженъ.

„ каменныхъ 12.

Станцій всего 11, изъ коихъ Козьмодемьянская, расположенная на 245 верстѣ отъ Москвы, устроена вмѣсто Гавриловской.

Изъ подвижнаго состава въ наличности находилось:

Паровозовъ		42
Вагоновъ пассажирскихъ	118	128
„ почтовыхъ	2	
„ багажныхъ	8	
„ товарныхъ крытыхъ	455	677
„ „ открытыхъ	222	

На основаніи всего оказавшагося при осмотрѣ, коммисія полагала возможнымъ открыть постоянное движеніе между Сергіевскимъ посадомъ и г. Ростовомъ съ 1-го Января, а между г. Ростовомъ и г. Ярославлемъ вслѣдъ затѣмъ, когда будутъ сняты откосы въ выемкѣ на 228-й верстѣ, и когда будетъ окончательно вывѣренъ и подбитъ путь между станціями Ростовомъ и Козьмодемьянскомъ.

Съ 1 Января 1870 г. началось движеніе отъ Сергіевскаго посада до г. Ростова, а съ 18 Февраля того же года и на остальной части пути.

Въ Январѣ мѣсяцѣ 1871 года Обществу Московско-Ярославской дороги было разрѣшено произвести на собственный счетъ изысканія для желѣзно-дорожной вѣтви отъ г. Александрова, находящагося на 105-й верстѣ Московско-Ярославской желѣзной дороги, до г. Киржача, лежащаго въ 27-ми верстахъ отъ послѣдняго.

Въ началѣ Мая того же года Правленіе Общества Московско-Ярославской дороги представило въ Министерство Путей Сообщенія проектъ концессіи на постройку части означенной линіи, отъ г. Александрова до с. Карабанова, и, ходатайствуя о разрѣшеніи сооруженія этой вѣтви, длиною 10 вер., объясняло:

Общество намѣрено строить вѣтвь на собственный счетъ, не требуя отъ Правительства никакого денежнаго пособія.

Предполагаемая дорога, проходя густонаселенною и изобилующею лѣсомъ мѣстностью, идетъ къ фабрикѣ бр. Барановыхъ, имѣющей до 4.000 рабочихъ, и приближается къ г. Киржачу, окрестности котораго весьма богаты бумажными и шелковыми фабриками.

Но при ожиданіи очень значительныхъ выгодъ отъ всей вѣтви, Общество намѣрено, по недостатку капитала, вести ее пока только до с. Карабанова, а не до г. Киржача.

По разсмотрѣніи означеннаго ходатайства Управляющій Министерствомъ Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ, признавая устройство Карабановской вѣтви полезнымъ, входилъ по сему предмету со всеподданѣйшимъ докладомъ.

13 Мая 1871 года Высочайше было разрѣшено: „войти въ ближайшіе переговоры съ Правленіемъ Общества Московско-Ярославской желѣзной дороги объ устройствѣ вышеупомянутой вѣтви и затѣмъ вопросъ объ этомъ представить на Высочайшее ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА усмотрѣніе чрезъ Комитетъ Министровъ".

Во исполненіе сего, по соглашенію съ Правленіемъ Общества Московско-Ярославской дороги, составлены были дополнительныя статьи устава, сущность которыхъ заключалась въ слѣдующемъ:

1) Общество строитъ вѣтвь на свой собственный счетъ, безъ увеличенія акціонернаго капитала и безъ выпуска новыхъ бумагъ (§ 1).

2) Потребное, для первоначальнаго устройства дороги, количество рельсовъ, скрѣпленій и телеграфной проволоки Общество имѣетъ право привести изъ-заграницы безпошлинно (§ 5).

3) Общество владѣетъ вѣтвью въ продолженіе срока, опредѣленнаго для владѣнія Московско-Ярославскою дорогою.

При этомъ Министерство Путей Сообщенія признало возможнымъ допустить нѣкоторыя облегченія относительно техническихъ условій постройки Карабановской вѣтви въ виду, какъ уменьшенія издержекъ, такъ и того, что движеніе по этой вѣтви будетъ производиться только днемъ.

Проектъ дополнительныхъ статей, по одобреніи его Министромъ Финансовъ и разсмотрѣніи въ Комитетѣ Министровъ, былъ 10 (22) Іюля 1871 года Высочайше утвержденъ.

Затѣмъ немедленно начались работы, которыя къ началу Октября были окончены. 12-го Октября отстроенная вѣтвь была освидѣтельствована, а съ 14-го—открылось по ней правильное движеніе поѣздовъ.

Изъ журнала осмотра оказывается:

Протяженіе Карабановской вѣтви—9 вер. 407 саж.

Вѣтвь отъ г. Александровска направляется по хребту между оврагомъ р. Сѣрой и почти параллельнымъ ему сухимъ Кирпискимъ оврагомъ.

Вслѣдствіе этого обстоятельства потребовалось весьма мало земляныхъ работъ, а изъ искусственныхъ сооруженій—только два деревянныхъ моста, отверстіемъ въ 0,33 саж. каждый, и одна деревянная труба, отверстіемъ въ 0,5 саж.

Длина прямыхъ частей пути	3.401,78 саж.
„ кривыхъ „ „	1.506,3 „
Горизонтальныхъ частей дороги . .	1.221,62 „
Уклоновъ	3.686,40 „

Наибольшій уклонъ дороги допущенъ, на основаніи концессіи, въ 0,01 на протяженіи 150 саж.; остальные уклоны отъ 0,007—0,0006.

19 Октября 1872 года открыто было движеніе вагоновъ Московско-Ярославской дороги по вѣтви, длиною въ 1 вер. 121,6 саж. устроенной бр. Барановыми отъ Карабановской станціи до своей фабрики.

С.

12. Тамбовско-Саратовская желѣзная дорога (Земская).

По журналу Комитета Желѣзныхъ Дорогъ, Высочайше утвержденному 7 Іюня 1867 года, Саратовскому и Кирсановскому Земствамъ было дозволено произвести изысканія на Тамбовско-Саратовской линіи и составить смѣты и проекты желѣзной дороги, съ тѣмъ однако, что это дозволеніе не даетъ Земствамъ преимущественнаго права на полученіе концессіи съ правительственною гарантіею; при этомъ было указано направленіе дороги на Кирсановъ и Аткарскъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ, уполномоченнымъ отъ Земствъ было объявлено, что Тамбовско-Саратовская линія признается одною изъ самыхъ полезныхъ и будетъ включена въ число состоящихъ на первой очереди, послѣ реализаціи капитала для первостепенныхъ дорогъ Высочайше утвержденной 23 Апрѣля 1866 года сѣти.

Вслѣдствіе того, уполномоченные отъ Земствъ (отъ Саратовскаго—гг. Лупандинъ и Михайловъ-Расловлевъ и отъ Кирсановскаго—г. Бологовской), по составленіи изысканій и смѣтъ, приступили къ ходатайству о концессіи. Въ поданной 17 Марта 1868 года Министру Путей Сообщенія докладной запискѣ, они объяснили что Земства согласились принять на себя гарантію 1% на весь потребный для постройки желѣзной дороги капиталъ. Такъ какъ подобная гарантія равняется 5% гарантіи на часть этого капитала (примѣрно въ 5 милліоновъ), достаточную для выстройки перваго отдѣленія дороги (отъ Тамбова до Кирсанова), то уполномоченные ходатайствовали объ учрежденіи акціонернаго Общества, съ капиталомъ состоящимъ на ¼—изъ гарантированныхъ Земствомъ акцій, а на ¾—изъ облигацій гарантированныхъ Правительствомъ, въ тѣхъ видахъ чтобы, на полученныя за акціи деньги, сейчасъ же приступить къ работамъ. Такая комбинація была одобрена и Министромъ Финансовъ. Въ проектѣ концессіи, длина линіи отъ Тамбова до Саратова съ вѣтвію къ р. Волгѣ опредѣлена была въ въ 347 верстъ, а капиталъ Общества въ 27.734.236 рублей металлическихъ.

Между тѣмъ со стороны другихъ Земствъ послѣдовали такія предложенія, относительно постройки желѣзныхъ дорогъ, которыя требовали совокупнаго разсмотрѣнія съ предложеніями Саратовскаго и Кирсановскаго Земствъ.

Пензенское и Симбирское Земства ходатайствовали о проведеніи желѣзной дороги отъ Моршанска до Самары.—Оренбургскій Генералъ-Губернаторъ представилъ, основанный на изысканіяхъ, проектъ желѣзной дороги отъ Самары до Оренбурга, причемъ доказывалъ необходимость этой послѣдней дороги въ виду предполагаемаго продолженія ея къ развивающимся Русскимъ владѣніямъ въ Средней Азіи.—Борисоглѣбское уѣздное Земство, получивъ уже концессію на желѣзную дорогу отъ Грязей до Борисоглѣбска, выразило желаніе продолжать эту дорогу до Камышина.

Такимъ образомъ одновременно представлялось три проекта соединенія, рельсовымъ путемъ, центральной Россіи съ низовьями р. Волги: въ Самарѣ, Саратовѣ и Камышинѣ. Самарская линія представляла ту выгоду, что могла составить часть пути въ Среднюю Азію и проходила по густонаселенной мѣстности, причемъ продолженіе ея предполагалось въ томъ направленіи, по которому производится, какъ доказывалъ Оренбургскій Генералъ-Губернаторъ, значительное торговое движеніе.

При проведеніи же желѣзной дороги къ Камышину, сообщеніе низовьевъ р. Волги съ Балтійскимъ моремъ выходило короче, чѣмъ посредствомъ Тамбовско Саратовской-линіи; отчего продукты приволжскаго края и товары, приходящіе по Каспійскому морю, могли бы доставляться къ Балтійскому морю быстрѣе и дешевле, что въ особенности представлялось важнымъ по отношенію къ Елтонской соли, такъ какъ Елтонское озеро отстоитъ отъ Камышина на 200 верстъ ближе, чѣмъ отъ Саратова. Въ виду такихъ соображеній, Министръ Путей Сообщенія признавалъ Тамбовско-Саратовскую линію менѣе выгодною, полагая при этомъ, что соединеніе собственно г. Саратова съ системою желѣзныхъ дорогъ внутренней Россіи могло бы быть достигнуто посредствомъ линіи къ Борисоглѣбску, болѣе короткой, чѣмъ линія Тамбовско-Саратовская. Съ мнѣніемъ Министра Путей Сообщенія согласился и Комитетъ Министровъ.

Тогда у представителей Саратовскаго и Кирсановскаго Земствъ возникло новое предположеніе: обойтись безъ всякой гарантіи и пособія со стороны правительства и построить дорогу отъ Тамбова до Саратова на земскія средства. Вслѣдствіе поданнаго ими, въ этомъ смыслѣ, Всеподданнѣйшаго прошенія, Комитетъ Министровъ, по журналу Высочайше утвержденному 24 Мая 1868 года, поручилъ Министру Путей Сообщенія: истребовавъ отъ Земскихъ уполномоченныхъ необходимыя свѣденія по настоящему предмету, войти, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ, въ подробное разсмотрѣніе Земскаго проекта, какъ относительно дѣйствительности согласія Земствъ и способовъ ихъ, такъ и относительно возможности осуществленія предпріятія на предположенныхъ основаніяхъ; а затѣмъ внести свое представленіе въ Комитетъ Министровъ.

Земскіе уполномоченные объясняли что право Земскихъ Собраній принимать, на счетъ Земства, гарантію по желѣзнодорожнымъ предпріятіямъ, основывается на статьяхъ 1, 2, 5, 6 и 68 Положенія о Земскихъ учрежденіяхъ, такъ какъ эти статьи относятъ къ вѣдомству Земскихъ учрежденій: дѣла относящіяся къ мѣстнымъ пользамъ и нуждамъ губерній и уѣздовъ, попеченіе о развитіи мѣстной торговли и промышленности, заключеніе отъ имени Земства договоровъ и обязательствъ и установленіе Губернскихъ Земскихъ повинностей. Кромѣ того, какъ на фактическое подтвержденіе права, о которомъ идетъ рѣчь, уполномоченные указывали на выданныя уже желѣзно-дорожныя концессіи съ гарантіею отъ Земствъ: Борисоглѣбскаго, Тамбовскаго и Козловскаго. Обращаясь же къ состоятельности задуманнаго предпріятія, уполномоченные объясняли, что Саратовскимъ Земствомъ были уже сдѣланы предварительные расчеты стоимости принимаемой имъ гарантіи; на долю Саратовской Губерніи приходится этой гарантіи 280.000 руб.; по раскладкѣ означенной суммы, даже при совершенной бездоходности желѣзной дороги, съ каждой десятины земли, находящейся отъ нея ближе 30 верстъ, пришлось бы сбора $8^{56}/_{100}$ коп., съ десятины, отстоящей отъ дороги на 30—90 верстъ,—$4^{56}/_{100}$ коп., а на еще болѣе дальнемъ разстояніи—$3^{6}/_{100}$ коп. Въ раскладку эту не введены ни Государственныя, ни удѣльныя земли. Такая ничтожность обложенія въ пользу дороги, могущей обогатить весь край и удвоить цѣнность и доходность самихъ облагаемыхъ земель, вполнѣ доказывала, по мнѣнію уполномоченныхъ, состоятельность Земскаго предпріятія.

25 Іюня 1868 года, вопросъ о Тамбовско-Саратовской желѣзной дорогѣ вновь разсматривался въ Комитетѣ Министровъ, вслѣдствіе внесенія Министромъ Финансовъ записки по этому предмету, съ заключеніями Министра Внутреннихъ Дѣлъ и Главноуправляющаго II-мъ отдѣленіемъ Собственной ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА Канцеляріи. При этомъ подробно были обсуждены, какъ общій вопросъ о Земскихъ гарантіяхъ по желѣзно-дорожнымъ предпріятіямъ, такъ и особенныя обстоятельства, относящіяся собственно къ Тамбовско-Саратовской линіи.

По отношенію къ общему вопросу, Комитетъ находилъ, что къ вѣдомству Земскихъ учрежденій относится устройство лишь тѣхъ путей сообщенія, которые содержатся, какъ повинность мѣстныхъ обывателей; между тѣмъ устройство желѣзныхъ дорогъ есть предпріятіе коммерческое, соединенное съ рискомъ, какому едва ли было бы справедливо подвергать членовъ Земства, безъ ихъ на то согласія; кромѣ того, кругъ вѣдомства Земскихъ учрежденій ограничивается предѣлами ихъ губерній или уѣздовъ; въ настоящемъ же случаѣ отвѣтственность по гарантіи является общею для Земствъ разныхъ губерній. Вопросъ о томъ, въ какой мѣрѣ принадлежащее Земству право хозяйственнаго завѣдыванія мѣстными нуждами, въ совокупности съ Земскими средствами, можетъ обезпечивать принимаемыя Земскими уполномоченными предпріятія, а также, въ какой мѣрѣ должны быть ограждены частные интересы членовъ Земства отъ возможныхъ увлеченій ихъ представителей,—былъ уже возбуждаемъ прежде; вслѣдствіе чего, положеніемъ Комитета Министровъ, Высочайше утвержденнымъ 14 Апрѣля 1868 года, во первыхъ—поручено Министру Внутреннихъ Дѣлъ внести по этому предмету особое представленіе въ установленномъ порядкѣ, а во вторыхъ—положено, впредь до разрѣшенія названнаго вопроса, пріостановить выдачу концессій на желѣзныя дороги съ гарантіями отъ Земствъ. Что же касается обстоятельствъ, относящихся собственно къ Тамбовско-Саратовской дорогѣ, то они, по мнѣнію Комитета Министровъ, представлялись исключительными: еще въ 1867 году было одобрено направленіе этой линіи на Кирсановъ и Аткарскъ, причемъ Земству было разрѣшено произвести изысканія, составить смѣты и проекты устройства дороги. Земскимъ уполномоченнымъ было объявлено, что Саратовская линія признается подлежащею включенію въ число путей, состоящихъ на первой очереди послѣ первостепенныхъ дорогъ утвержденной 23 Апрѣля 1866 года сѣти; кромѣ того, Комитетъ Министровъ уже разсматривалъ ходатай-

ство Земскихъ уполномоченныхъ о концессіи на желѣзную дорогу безъ правительственной гарантіи, и, не встрѣтивъ другихъ препятствій къ дарованію этой концессіи, счелъ нужнымъ удостовѣриться только въ дѣйствительности согласія Земствъ и способовъ ихъ къ осуществленію предпріятія. Послѣ того, уполномоченный Саратовскаго Земства представилъ Министру Финансовъ депешу отъ Предсѣдателя Земскаго Комитета по устройству Саратовской дороги, удостовѣряющую въ дѣйствительности согласія, какъ Земства, такъ и Города Саратова, на принятіе гарантіи и удостовѣреніе это признано Министромъ Финансовъ совершенно достаточнымъ. Уполномоченные отъ Земствъ успѣли уже войдти въ сношенія съ капиталистами касательно постройки дороги. Въ виду всѣхъ этихъ обстоятельствъ, а также принимая во вниманіе, что осуществленіе Тамбовско-Саратовской дороги доставитъ новыя данныя для разрѣшенія важнаго вопроса о возможности успѣшнаго сооруженія желѣзныхъ дорогъ, безъ правительственной гарантіи, Комитетъ Министровъ полагалъ: поднести проектъ концессіи на Тамбовско-Саратовскую линію на Высочайшее благоусмотрѣніе.

На журналѣ Комитета Министровъ послѣдовала 6 Іюля 1868 года Собственноручная ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА резолюція: „Нахожу полученное засвидѣтельствованіе отъ Земскаго Комитета недостаточнымъ и потому желаю, чтобы вопросъ о гарантіи Земства былъ обсужденъ въ экстренномъ Земскомъ Собраніи Саратовской Губерніи".

Между тѣмъ Земскій Комитетъ по устройству Тамбовско-Саратовской желѣзной дороги, прежде нежели послѣдовало вышеозначенное Высочайшее повелѣніе и даже прежде разсмотрѣнія этого дѣла въ Комитетѣ Министровъ, а именно 21 Іюня 1868 г., заключилъ контрактъ съ братьями Гладиными, фонъ-Дезеномъ и Лукашевичемъ относительно постройки дороги. Контрагенты эти, къ Іюлю мѣсяцу, уже заподрядили рабочихъ, купили часть нужнаго для дороги лѣса и заказали шпалы; о чемъ представителемъ Земства г. Лупандинымъ было представлено Министру Путей Сообщенія удостовѣреніе, въ видѣ писемъ означенныхъ контрагентовъ.

Во исполненіе приведенной выше Высочайшей резолюціи, по распоряженію Министра Внутреннихъ Дѣлъ, на 5 Августа созвано было экстренное Саратовское Губернское Земское Собраніе. Въ тотъ же день 5 Августа, собраніе, большинствомъ 41 голоса противъ 21-го, постановило: ходатайствовать о возложеніи на Саратовское Земство части гарантіи на строительный капиталъ въ 7.573.326 рублей металлическихъ, потребный на сооруженіе 1-го участка желѣзной дороги, согласно основаніямъ изложеннымъ въ концессіи, въ размѣрѣ 260.000 рублей, причитающихся на Саратовское Земство, за исключеніемъ долей гарантіи принятыхъ Кирсановскимъ Земствомъ (50 тысячъ) и Саратовскимъ Городскимъ Обществомъ (75 тысячъ).

Послѣ того, дѣло о концессіи на Тамбовско-Саратовскую линію снова поступило на разсмотрѣніе Комитета Министровъ. Имѣя въ виду, что вопросъ о концессіи былъ уже обсуждаемъ прежде по существу, и что, согласно Высочайшей резолюціи, на Саратовское Губернское Земское Собраніе возложено было обсужденіе одного вопроса о гарантіи, чѣмъ самымъ Губернское Собраніе было признано единственнымъ законнымъ органомъ, чрезъ посредство котораго Земство было уполномочено выразить свое желаніе по настоящему предмету,—Комитетъ призналъ устраненными всякія сомнѣнія, какъ о компетентности въ данномъ случаѣ Земскаго Собранія, такъ и о согласіи Земства. Хотя же нѣкоторые землевладѣльцы и заявили свои протесты противъ принятія гарантіи, но это обстоятельство сочтено не подлежащимъ принятію въ уваженіе, такъ какъ постановленія Земскихъ Собраній становятся обязательными по большинству голосовъ, и допущенія протестовъ отдѣльныхъ лицъ противъ подобныхъ постановленій, подрывало бы коренныя начала положенія о Земскихъ учрежденіяхъ. Значеніе постановленія Саратовскаго Земскаго Собранія не ослаблялось и тѣмъ, что обязанности по гарантіи нераспространены на земли Государственныя и удѣльныя, такъ какъ раскладка сбора произведена поуѣздно валовыми цифрами, которыя, съ разрѣшенія Правительства, могутъ быть потомъ распредѣлены и на Государственныя и удѣльныя земли; о чемъ Земство предоставило себѣ ходатайствовать впослѣдствіи. Въ силу такихъ соображеній, Комитетъ Министровъ, Высочайше утвержденнымъ 10 Октября 1868 года Положеніемъ, поручилъ Министру Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ, безотлагательно представить на утвержденіе проектъ концессіи на Тамбовско-Саратовскую желѣзную дорогу.

17 Октября 1868 года, концессія была Высочайше утверждена; основанія ея заключались въ слѣдующемъ:

Земства Саратовской Губерніи и Кирсановскаго уѣзда вмѣстѣ съ Обществомъ Города Саратова принимаютъ на себя обязанность образовать акціонерное Общество „Земской Тамбовско-Саратовской желѣзной дороги". Общество это должно выстроить въ теченіе $5\frac{1}{2}$ лѣтъ, со дня утвержденія концессіи, желѣзную дорогу отъ Тамбова до Саратова съ вѣтвію къ рѣкѣ Волгѣ, въ Саратовѣ, снабдивъ ее подвижнымъ составомъ и всѣми принадлежностями для эксплоатаціи. Общество владѣетъ дорогою 85 лѣтъ. Длина главнаго пути, кромѣ вѣтви,—340 верстъ. Капиталъ Общества—27.734.236 руб. металлическихъ—образуется выпускомъ акцій на 7.573.326 рублей и облигацій на 20.160.910 рублей. По акціямъ гарантируется Земствами Саратовскимъ и Кирсановскимъ а также Городомъ Саратовымъ 5% интереса и $\frac{1}{2}$% погашенія. На акціонерный капиталъ строится первый участокъ дороги; послѣ того на облигаціонный капиталъ строится остальная часть пути. Денежныя суммы, выручаемыя реализаціею, поступаютъ въ Государственный Банкъ (или, по

соглашенію съ Министромъ Финансовъ, въ одинъ изъ-заграничныхъ банковъ) и выдаются Обществу по мѣрѣ производства работъ. Основаніемъ для расчетовъ, при такихъ выдачахъ, служитъ разцѣночная вѣдомость. Изъ тѣхъ же суммъ могутъ быть выдаваемы Обществу и авансы подъ залогъ правительственныхъ или гарантированныхъ Правительствомъ бумагъ.— Акціи Общества принимаются въ залоги по подрядамъ наравнѣ съ бумагами гарантированными Правительствомъ.—Земляное полотно устраивается въ два пути; верхнее строеніе —въ одинъ путь, съ достаточнымъ количествомъ разъѣздовъ, длина которыхъ—не менѣе $1/5$ всего протяженія дороги. Радіусы кривыхъ—не менѣе 300 саженъ; уклоны продольной профили—не болѣе 0,008. Разстояніе между станціями—не болѣе 25 вер. Мосты и трубы—каменные или металлическіе. Паровозные сараи, мастерскія и пассажирскія зданія I и II классовъ—каменные. Рельсы—вѣсомъ въ 26 фунтовъ на погонный футъ. Подвижной составъ: 55 паровозовъ, 122 пассажирскихъ и 900 товарныхъ вагоновъ и платформъ*).

Облигаціи Общества были реализированы при пособіи Правительства. На основаніи Высочайше утвержденнаго 4 Іюля 1869 года положенія Комитета Министровъ, Правительство пріобрѣло отъ Общества всѣ его облигаціи, по 66 за 100, съ условіемъ доплаты впослѣдствіи, если облигаціи эти будутъ реализированы Правительствомъ по высшей цѣнѣ. Въ 1871 г. доплачено было Обществу 1.135.282 руб. 31 к. кред.

При проведеніи Тамбовско-Саратовской желѣзной дороги, опредѣленное первоначально направленіе ея, во вниманіи къ нѣкоторымъ его неудобствамъ, съ Высочайшаго разрѣшенія, было нѣсколько измѣнено, причемъ длина главнаго пути увеличена до 354 верстъ. Кромѣ того, съ разрѣшенія Министра Путей Сообщенія, дозволены были продольные уклоны въ 0,01 (по концессіи уклоны допускались не болѣе 0,008).

Первый участокъ желѣзной дороги, отъ Тамбова до станціи Уметъ (110 верстъ), открытъ для движенія 9 Августа 1870 г. Второй, до города Аткарска (161 верста)—15 Января 1871 г., а третій и послѣдній участокъ (84 версты)—3 Іюля 1871 года; предъ открытіемъ послѣдняго участка была освидѣтельствована и часть вѣтви къ рѣкѣ Волгѣ (1 верста 427 саженъ). При освидѣтельствованіи 3 участка, оказалось, что на немъ были допущены уклоны въ 0,012, представлявшіе отступленіе отъ дозволеннаго размѣра 0,01; отступленіе это сопровождалось уменьшеніемъ земляныхъ работъ на 78.301⅔ куб. саженей. По этому, открытіе 3-го участка, по распоряженію Министра Путей Сообщенія, обусловлено было принятіемъ дѣйствительныхъ мѣръ для безостановочнаго и безопаснаго движенія на немъ. По мнѣнію коммисіи, свидѣтельствовавшей участокъ, для движенія по склонамъ 0,012, необходимы паровозы системы Ферли, которые, по заявленію строителей, и были заказаны. Съ разрѣшенія коммисіи, движеніе на 3 участкѣ было открыто, какъ выше объяснено, 3 Іюля 1871 года.

В.

13. Московско-Брестская желѣзная дорога.

Московско-Брестская желѣзная дорога составилась изъ двухъ, разрѣшенныхъ въ разное время, а именно: Московско-Смоленской и Смоленско-Брестской.

Въ 1866 г., по ходатайству Намѣстника въ Царствѣ Польскомъ, о проведеніи желѣзной дороги между Варшавою и Москвою, состоялось Высочайшее повелѣніе—произвести изслѣдованіе мѣстности, по которой должна быть проведена эта дорога.

Въ Февралѣ 1866 года, Смоленское Губернское Земское Собраніе постановило: ходатайствовать о соединеніи желѣзною дорогою Москвы съ Смоленскомъ, войдя въ соглашеніе, по этому предмету, съ Московскимъ Земствомъ.

Въ Октябрѣ того же года, Смоленская Губернская Земская Управа представила, чрезъ Смоленскаго Губернатора, Министру Внутреннихъ Дѣлъ ходатайство Земства, чтобы, предположенное Правительствомъ, соединеніе рельсовымъ путемъ Москвы съ Варшавою сдѣлано было чрезъ Смоленскъ. Соображенія Земства были основаны: на важномъ военномъ значеніи Московско-Варшавскаго пути, на экономической необходимости соединенія центра мануфактурной промышленности Россіи, представляемаго Москвою, съ Варшавою и Сѣверозападнымъ Краемъ, вовсе не имѣющимъ мануфактурнаго развитія, и на невыгодности для интересовъ Русской народности—уединенія и отчужденія полонизированныхъ Бѣлорусскихъ и Литовскихъ Губерній отъ средоточія Русскаго духа и Русской жизни.

Въ Москвѣ, предположенія Смоленскаго Земства встрѣчены были сочувственно. Въ Мартѣ 1867 года, Земства Московской

*) По разцѣночной вѣдомости, утвержденной 10 Мая 1869 года, изъ общаго капитала предпріятія отнесено: на отчужденіе земель (2.470 десятинъ) 98.800 руб.; сносъ строеній и вознагражденіе за временное занятіе земель—51.200 руб.; земляныя работы (2.965.251 куб. саж). 6.611.994 руб; устройство балластныхъ слоевъ 1.463.700 руб.; поперечины (576.911 штукъ) 461.529 руб.; рельсы съ принадлежностями (2.052.625 пуд.) 2.027.612 руб.; доставка и развозка ихъ по линіи 1.353.421 руб.; станціонныя постройки 1.545.275 руб.; водоснабженіе 285.000 руб.; телеграфъ 68.000 руб.; трубы и ограды на станціяхъ, мощеніе дворовъ и прочіе принадлежности станцій 560.640 руб.; сторожевые дома, казармы и переѣзды 415.550 руб.; мосты и трубы 3.299.769 р.; подвижной составъ 2.947.900 руб.; администрація и инспекція 697.000 руб.; реализація капитала и проценты 5.546.846 руб.; залоги 300.000 руб.

и Смоленской губерній, вмѣстѣ съ Московскимъ дворянствомъ и Московскою Городскою Думою, ходатайствовали чтобы концессія была выдана Земствамъ обѣихъ губерній; но ходатайство это не имѣло успѣха, и, журналомъ Комитета желѣзныхъ дорогъ, состоявшимся 26 Мая и Высочайше утвержденнымъ 7 Іюня 1867 года, было заключено: что концессія на Московско-Смоленскую желѣзную дорогу можетъ быть дарована тогда, когда представится возможность сооруженія всей линіи отъ Москвы до Бреста.

Изслѣдованія по мѣстности, между Москвою и Смоленскомъ, были предоставлены, съ Высочайшаго разрѣшенія, Смоленскому Земству.

По случаю неурожая, бывшаго въ 1867 году, Правительствомъ признано было необходимымъ, для доставленія нуждающемуся населенію Смоленской губерніи способовъ къ заработкамъ, открыть работы по сооруженію Московско-Смоленской дороги, не выжидая утвержденія концессіи на эту дорогу. Необходимыя, для производства этихъ работъ, суммы были отпущены Правительствомъ въ распоряженіе Земства.

Между тѣмъ, вопросъ о выдачѣ концессіи подвигался своимъ порядкомъ; вызваны были соискатели, желавшіе принять на себя сооруженіе Московско-Смоленской желѣзной дороги, и, изъ числа ихъ, концессія была утверждена 15 Декабря 1868 г. за предложившими низшую цѣну: Потомственнымъ Гражданиномъ Александромъ Шпелеромъ и Банкирскимъ Домомъ Зульцбахъ во Франкфуртѣ на Майнѣ.

На основаніи этой концессіи, учреждавшееся новое желѣзно-дорожное Общество обязывалось возвратить Правительству отпущенныя имъ заимообразно Смоленскому Земству суммы, принять отъ Земства произведенныя работы и окончить построеніе дороги въ теченіе трехъ лѣтъ. Длина дороги опредѣлялась въ 390 верстъ, кромѣ соединительной вѣтви къ Московскому вокзалу Николаевской желѣзной дороги, въ 6 верстъ. Ширина земляного полотна—въ два пути, укладка рельсовъ—въ одинъ путь, съ необходимыми разъѣздами; радіусы кривыхъ—не менѣе 300 саженъ, продольные склоны—не болѣе 0,008; подвижной составъ: 65 паровозовъ, 130 пассажирскихъ и багажныхъ вагоновъ и 975 товарныхъ вагоновъ и платформъ; третья часть нужныхъ для дороги рельсовъ, паровозовъ и товарныхъ вагоновъ, пріобрѣталась отъ казны. Нарицательный капиталъ предпріятія опредѣленъ въ 21.156.130 руб. мет., причемъ четвертая часть его выражается въ негарантированныхъ акціяхъ, а остальные три четверти—въ облигаціяхъ съ правительственною гарантіею въ 5% интереса и $^1/_{10}$% погашенія. Общество владѣетъ дорогою 81 годъ.

По расцѣночной вѣдомости, утвержденной Министромъ Путей Сообщенія 3 Мая 1869 г., означенный выше капиталъ распредѣлялся слѣдующимъ образомъ: отчужденіе земель (396 десятинъ), сносъ строеній, вознагражденіе за временное занятіе земель и уничтоженіе посѣвовъ и покосовъ—262.500 руб.; земляныя работы (1.597.540 куб. саж.)—3.285.628 руб.; чугунныя и каменныя трубы и желѣзные мосты—977.685 руб.; устройство балластныхъ слоевъ 1.059.725 руб.; поперечины (665.000 штукъ)—299.250 руб.; рельсы и ихъ принадлежности (2.304.000 пуд). 2.950.000 руб.; развозка рельсовъ по линіи и укладка рельсоваго пути—321.150 руб.; принадлежности пути—13.315 р.; телеграфъ—55.830 руб.; переѣзды, сторожевыя будки и казармы—247.500 руб.; станціонныя сооруженія—1.410.764 руб., подвижной составъ—2.873.020 руб.; инспекція—46.449 руб.; администрація—734.300 руб.; предварительные расходы, залоги и изысканія—96.264 руб.; проценты за время постройки—1.586.709 р.; потери при реализаціи капитала—4.936.021 руб.

Между тѣмъ, еще въ 1866 году, по распоряженію Намѣстника Царства Польскаго графа Берга, произведено было изслѣдованіе мѣстности между Смоленскомъ и Брестомъ и возбужденъ былъ вопросъ объ устройствѣ Смоленско-Брестской желѣзной дороги.

Результаты произведенныхъ изысканій послужили основаніемъ для записки (препровожденной къ Министру Путей Сообщенія, съ Высочайшаго разрѣшенія, въ Февралѣ 1867 года), въ которой графъ Бергъ ходатайствовалъ объ утвержденіи главной линіи, отъ Смоленска до Бреста, и вѣтви ея, отъ мѣстечка Сельца до Пинска, а также о разрѣшеніи вступить въ переговоры съ капиталистами, касательно сооруженія этихъ дорогъ. По мнѣнію графа Берга, Смоленско-Брестская линія должна имѣть преимущественно стратегическое значеніе; соединяя двѣ главныя оборонительныя линіи,—Бугъ и Днѣпръ,—она могла бы составить операціонную линію для театра войны въ Литвѣ, гдѣ армія, дѣйствуя вдоль этой линіи, могла бы быть съ лѣваго фланга прикрываема болотами „Полѣсья," а съ праваго—поддерживаема войсками, подвигающимися изъ внутри Россіи по С.-Петербурго-Варшавской и Динабурго-Витебской дорогамъ, а также резервами изъ Москвы. Въ торгово-промышленномъ отношеніи, Смоленско-Брестская линія, хотя и не обѣщала вначалѣ большихъ барышей, но могла бы содѣйствовать подъему выдѣлки продуктовъ мѣстной лѣсной промышленности, въ особенности фабрикаціи смолы, терпентина и поташа, на которые существуетъ большой спросъ изъ-заграницы; въ тоже время она пособила бы развитію стекляннаго производства и выплавки желѣза изъ болотныхъ рудъ, а главнѣе всего—могла бы служить для доставки въ Среднюю Европу нашихъ и среднеазіатскихъ товаровъ и для провоза изъ-заграницы колоніальныхъ и мануфактурныхъ произведеній, назначаемыхъ для Москвы, Нижняго и вообще средней Россіи. Способствуя наплыву въ Западный Край Русскихъ землевладѣльцевъ и промышленниковъ, Смоленско-Брестская линія должна была бы содѣйствовать и скорѣйшему обрусенію названнаго Края; она возстановила бы также торговое и политическое

значеніе Смоленска, утраченное послѣднимъ, вслѣдствіе проведенія, въ сторонѣ отъ него, шоссейныхъ путей, идущихъ отъ Москвы къ Варшавѣ и отъ Петербурга къ Кіеву.—Что же касается вѣтви отъ Сельца до Пинска, то она представлялась полезнымъ соединеніемъ Пинска—главнаго рынка Западнаго Края — съ Смоленско-Варшавскою линіею, для удобнѣйшаго снабженія страны хлѣбомъ, солью и другими предметами первой необходимости. По мнѣнію графа Берга, главная линія должна была получить направленіе отъ Бреста на Кобринъ, Сельце, Слонимъ, Минскъ, Могилевъ, Горки, обойти Смоленскъ съ юга, и, въ трехъ верстахъ отъ него, соединиться съ Орловско-Витебскою желѣзною дорогою. Длина ея предполагалась въ 656 верстъ, а длина Пинской вѣтви — 102 версты. На построеніе главной линіи требовалось около 33½ милліоновъ рублей, а на построеніе вѣтви — 4½ милліоновъ, не считая потерь при реализаціи капитала и процентовъ за время постройки. Англійскій инженеръ Мармонтъ, по заявленію графа Берга, уже вошелъ въ соглашеніе съ Англійскими капиталистами, относительно пріобрѣтенія капиталовъ для постройки Смоленско-Брестской дороги.

Министръ Путей Сообщенія, внося, 19 Мая 1867 года, въ Комитетъ Желѣзныхъ Дорогъ, свое представленіе по поводу проектовъ графа Берга, высказывалъ, что направленіе желѣзнодорожной линіи на Бобруйскъ и Пинскъ имѣетъ преимущество предъ предположеннымъ гр. Бергомъ направленіемъ на Минскъ; но и оно, въ свою очередь, не лишено большихъ неудобствъ; линія, проходящая чрезъ Бобруйскъ и Пинскъ, проходитъ мѣстностью очень болотистою и могла бы быть предпочтена только въ томъ случаѣ, если бы по мѣстному изслѣдованію оказалось возможнымъ провести желѣзную дорогу безъ чрезмѣрныхъ затрудненій и пожертвованій. Между тѣмъ, сдѣланныя до того времени изслѣдованія были недостаточны для разрѣшенія подобнаго вопроса. Къ осуществленію Смоленско-Брестской линіи встрѣчалось и то затрудненіе, что она не вошла въ составъ, Высочайше утвержденной 23 Апрѣля 1866 года, сѣти первостепенныхъ желѣзныхъ дорогъ, до обезпеченія устройства которыхъ положено было пріостановить разрѣшеніе новыхъ концессій съ правительственною гарантіею. Министръ Путей Сообщенія считалъ необходимымъ, прежде окончательнаго утвержденія Смоленско-Брестской линіи, произвести дополнительныя изслѣдованія, съ помощью которыхъ правильнѣе можно было бы обсудить сравнительныя удобства и выгодность обоихъ предположенныхъ направленій—на Бобруйскъ и на Минскъ.

Комитетъ Желѣзныхъ Дорогъ, соглашаясь съ мнѣніемъ Министра Путей Сообщенія о пользѣ проведенія Смоленско-Брестской дороги чрезъ Бобруйскъ, какъ весьма важный стратегическій пунктъ, заключилъ: предоставить Министру Путей Сообщенія сдѣлать распоряженіе о производствѣ изысканій по Бобруйскому направленію. Заключеніе это, состоявшееся 26 Мая 1867 года, удостоилось Высочайшаго утвержденія— 7 Іюня.

Въ началѣ 1868 года, графъ Бергъ вновь поднялъ вопросъ о направленіи Смоленско-Брестской желѣзной дороги. Въ новой запискѣ, препровожденной къ Министру Путей Сообщенія 15 Февраля 1868 года, онъ доказывалъ что Бобруйскъ вовсе не имѣетъ, присвоиваемаго ему, важнаго стратегическаго значенія, ни какъ пунктъ переправы чрезъ Березину, ни какъ укрѣпленный пунктъ на операціонной линіи, представляемой Московско-Варшавскимъ шоссе, ни какъ укрѣпленный складочный пунктъ для боевыхъ и продовольственныхъ запасовъ. Въ топографическомъ отношеніи Бобруйское направленіе крайне неудобно. Въ экономическомъ—выборъ его также былъ бы ошибоченъ, потому, что при немъ, новая желѣзная дорога, коснувшись незначительныхъ городовъ: Кобрина и Слуцка, и пройдя по безлюдной и безплодной странѣ, оставила бы въ сторонѣ —Слонимъ, Свержень, съ пристанью на Нѣманѣ, Минскъ и уѣзды Новогрудскій и Минскій, болѣе населенные и снабжающіе своими хлѣбными избытками другіе уѣзды Минской губерніи. Сообщеніе Польши съ Москвою шло искони чрезъ Минскъ и Борисовъ на Смоленскъ и никогда не шло на Бобруйскъ; въ томъ же направленіи идутъ главные почтовые и торговые пути. Въ политическомъ отношеніи Минское направленіе также выгодно. Опасенія же, что, при Минскомъ направленіи, новая дорога станетъ соперничать съ Петербурго-Варшавскою и подрывать ея доходность, по мнѣнію гр. Берга, не имѣли никакого основанія; доходность дороги обусловливается, главнымъ образомъ, товарнымъ движеніемъ; тѣ привозные товары, которые прежде направлялись изъ Варшавы въ Петербургъ, и впредь должны были идти по Петербурго-Варшавской дорогѣ; а тѣ, которые направлялись въ среднюю Россію и которые могли пойдти по Смоленско-Брестской дорогѣ, въ прежнее время обыкновенно шли, не по Петербурго-Варшавской дорогѣ, а моремъ, черезъ Петербургъ, или гужемъ, изъ Варшавы прямо въ Москву.

Въ тоже время, Начальникъ Главнаго Штаба гр. Гейденъ представилъ въ Комитетъ Желѣзныхъ Дорогъ свою записку, въ которой доказывались преимущества Бобруйскаго направленія. Соображенія его основывались, главнымъ образомъ, на военномъ значеніи Бобруйской крѣпости, могущей быть удобнымъ пунктомъ для укрѣпленнаго лагеря и для склада продовольственныхъ и боевыхъ запасовъ, изъ котораго можно было бы дѣйствовать на сообщенія непріятеля, а также—на важномъ коммерческомъ значеніи Пинска.

По Высочайшему повелѣнію, вопросъ о направленіи Смоленско-Брестской желѣзной дороги подвергнутъ былъ новому обсужденію въ Комитетѣ Желѣзныхъ Дорогъ, съ участіемъ графа Берга и Военнаго Министра.

При этомъ обсужденіи, происходившемъ 1 Марта 1868 г., мнѣнія членовъ Комитета раздѣлились:

Большинство, состоявшее изъ восьми особъ, отдавало предпочтеніе Бобруйскому направленію; оно имѣло въ виду, кромѣ военнаго значенія Бобруйска, еще вѣроятность болѣе дешевой постройки, такъ какъ Бобруйская линія должна была пройдти, хотя и по болотнымъ, но за то болѣе ровнымъ мѣстностямъ, чѣмъ пересѣченная и волнистая мѣстность Минскаго направленія; кромѣ того, большинство полагало возможнымъ воспользоваться для желѣзной дороги готовымъ полотномъ и многими станціонными зданіями Бобруйскаго шоссе; по заявленію Министра Путей Сообщенія (присоединившагося къ большинству), подобное устройство дороги обошлось бы на 9 или 10 милліоновъ рублей дешевле, чѣмъ построеніе пути вновь и потребовало бы менѣе времени на исполненіе работъ. Въ виду такихъ соображеній, большинство считало необходимымъ предоставить Министру Путей Сообщенія произвести изысканія по обоимъ направленіямъ. Министръ Путей Сообщенія прибавилъ съ своей стороны, что, въ случаѣ избранія Бобруйскаго направленія, можно было бы вовсе отмѣнить построеніе участка отъ Бобруйска, чрезъ Могилевъ, до Смоленска а, вмѣсто того, продолжить Бресто-Бобруйскую линію до Рогачева на Днѣпрѣ и оттуда построить участокъ, чрезъ Могилевъ, къ Витебско-Смоленской линіи; причемъ этотъ участокъ могъ бы войти, впослѣдствіи, въ составъ предполагавшейся дороги отъ Витебска, чрезъ Черниговъ, къ Кіеву, полезной въ торговомъ и военномъ отношеніяхъ.

Меньшинство же, состоявшее изъ пяти особъ (графъ Бергъ, графъ Строгановъ, Военный Министръ, Генералъ-Адъютантъ Тотлебенъ и Гофмейстеръ Абаза), совершенно отрицало стратегическое значеніе линіи проходящей чрезъ Бобруйскъ и Пинскъ, полагая, что театромъ войны въ Сѣверо-Западномъ Краѣ можетъ быть только мѣстность между Полѣсьемъ и верховьями Нѣмана и Западной Двины, но ни въ какомъ случаѣ не болотное и лѣсистое Полѣсье. Признавая преимущества Минскаго направленія въ стратегическомъ отношеніи, меньшинство считало его болѣе выгоднымъ и въ отношеніи торговомъ, въ виду большей населенности, плодородія и промышленнаго развитія мѣстности его прохожденія, а также того, что при Минскомъ направленіи связывались съ Смоленскомъ и Москвою—Могилевъ и Минскъ. Что же касается торговаго значенія Пинска, то оно принималось во вниманіе и проектомъ графа Берга, въ который входило соединеніе Пинска съ главною линіею посредствомъ вѣтви. Меньшинство пришло къ заключенію, что вопросъ о направленіи Смоленско-Брестской линіи можетъ быть рѣшенъ безъ производства новыхъ изысканій по направленію Бобруйскому.

На журналѣ Комитета, 11 Марта 1868 года, состоялась Высочайшая резолюція: „Исполнить по мнѣнію меньшинства".

4 Апрѣля 1868 г., въ составленной по Высочайшему повелѣнію особой Коммисіи (состоявшей изъ графа Берга, графа Строганова, Генералъ-Адъютанта Чевкина и Министровъ: Военнаго, Финансовъ и Путей Сообщенія), разсматривался проектъ графа Берга о соединеніи, въ 1868 и 1869 годахъ, желѣзною дорогою, Пинска съ Брестомъ чрезъ Кобринъ. При этомъ Министръ Финансовъ объяснилъ, что въ 1869 году предстоитъ пріобрѣтеніе на Европейскихъ денежныхъ рынкахъ до 80 милліоновъ рублей, на работы по устройству начатыхъ и разрѣшенныхъ казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ, и что всякое дальнѣйшее требованіе капиталовъ разстроило бы финансовыя операціи по довершенію сѣти первостепенныхъ линій. Въ виду такого заявленія, Коммисія признала невозможнымъ осуществленіе объясненнаго выше проекта и заключеніе ея, 8 Апрѣля, было Высочайше утверждено.

Въ Мартѣ 1868 года, Инженеръ Яхимовскій съ Коллежскимъ Совѣтникомъ Эльбергомъ и г. Лаутономъ обращались къ Министру Путей Сообщенія съ ходатайствомъ о выдачѣ имъ концессіи съ правительственною гарантіею на линію отъ Москвы, чрезъ Смоленскъ и Брестъ, до Бердичева съ вѣтвію отъ Ровно до Бродъ и о разрѣшеніи имъ устройства заводовъ для выдѣлки рельсовъ. Условія, въ запискѣ ихъ, подробно объяснены не были.

27 Декабря 1868 года Высочайше утверждена новая сѣть желѣзныхъ дорогъ, причемъ въ составъ ея вошла линія —отъ Могилева до Бреста.

Между тѣмъ, по произведеннымъ изысканіямъ, оказалось болѣе выгоднымъ вести желѣзную дорогу отъ Смоленска къ Бресту, не на Могилевъ, а на Оршу, Борисовъ и Минскъ.

Въ Февралѣ 1870 года, въ Министерство Путей Сообщенія поступило нѣсколько предложеній относительно построенія Смоленско-Брестской желѣзной дороги:

Князь Петръ Трубецкой, Статскій Совѣтникъ гр. Уваровъ, Коллежскій Ассесоръ Мейнъ и Коллежскій Ассесоръ Байковъ съ графомъ Альфредомъ Потоцкимъ и Великобританскими подданными Брогденомъ и Уэстафомъ—просили о допущеніи ихъ къ конкурренціи на сооруженіе этой линіи.

8 Февраля — поступило ходатайство Правленія Общества Московско-Смоленской желѣзной дороги, просившаго о выдачѣ Обществу концессіи на Смоленско-Брестскую линію, съ переименованіемъ его въ Общество: „Московско-Брестской желѣзной дороги". На такое ходатайство, Правленіе было уполномочено постановленіемъ Общаго Собранія акціонеровъ, состоявшимся 1 Февраля 1870 года, по предложенію г. Варшавскаго, который при этомъ предназначался и въ строители новой дороги.

Министръ Путей Сообщенія нашелъ, что соединеніе Московско-Смоленской и Смоленско-Брестской дорогъ въ однихъ рукахъ обѣщало значительныя выгоды: общіе расходы управленія должны были уменьшиться сравнительно съ расходами отдѣльнаго управленія каждою изъ обѣихъ дорогъ; эксплоатація соединенной дороги могла быть ведена проще, правильнѣе и

успѣшнѣе, и при меньшемъ подвижномъ составѣ, такъ какъ излишекъ этого состава на одной части дороги могъ быть переводимъ, въ случаѣ надобности, на другую; избѣгалась передача грузовъ и обмѣнъ подвижнаго состава между двумя Обществами, обыкновенно усложняющіе эксплоатацію; по мѣрѣ окончанія работъ на Московско-Смоленской дорогѣ, Общество могло обращать, на Смоленско-Брестскую, строительный личный составъ, снаряды и инструменты, причемъ должно было выигрываться время и уменьшаться непроизводительные расходы; кромѣ того, меньшая доходность Смоленско-Брестскаго участка могла бы уравновѣшиваться бо̀льшею доходностью Московско-Смоленскаго, вслѣдствіе чего Правительству приходилось бы меньше приплачивать по гарантіи.

Принимая во вниманіе всѣ эти выгоды и полагая, что произведенныя изысканія давали возможность и безъ состязанія между соискателями, опредѣлить довольно точно стоимость сооруженія дороги а также, что незначительное пониженіе этой стоимости не могло бы вознаградить выгодъ отъ соединенія двухъ дорогъ въ однѣхъ рукахъ, тогда какъ большое пониженіе заставило бы сомнѣваться въ возможности успѣшнаго выполненія предпріятія, — Министръ призналъ возможнымъ, не вызывая конкурренціи, предоставить построеніе Смоленско-Брестской линіи — Обществу Московско-Смоленской желѣзной дороги. Въ этомъ смыслѣ и сдѣлано имъ было представленіе въ Комитетъ Министровъ, отъ 16 Февраля 1870 года, за № 194.

На основаніи составленнаго Министромъ Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ, проекта концессіи, Общество Московско-Брестской дороги обязывалось построить въ три года желѣзную дорогу отъ Смоленска чрезъ Оршу, Борисовъ, Минскъ и Кобринъ до Бреста, снабдивъ ее подвижнымъ составомъ и всѣми принадлежностями для эксплоатаціи. Длина дороги опредѣлена въ 620 вер. и, во всякомъ случаѣ, не болѣе 630 вер. Основной капиталъ предпріятія, въ 26.040.000 руб. мет. (42.000 руб. на версту), образовывался выпускомъ на одну четверть—негарантированныхъ акцій, а на остальныя три четверти—облигацій, коимъ присвоивалось 5% дохода и $^1/_{10}$% погашенія. Облигаціи оставлялись за Правительствомъ съ уплатою за нихъ деньгами по 75 за 100. Срокъ владѣнія Общества дорогою—81 годъ. Третья часть рельсовъ, паровозовъ, пассажирскихъ вагоновъ, телеграфныхъ принадлежностей, металлическихъ частей мостовъ и трубъ и всѣ товарные и багажные вагоны и платформы — подлежали пріобрѣтенію въ Россіи; остальное дозволялось привезти изъ-заграницы, причемъ провозъ рельсовъ допускался безпошлинный. По техническимъ условіямъ, земляное полотно должно было быть устроено въ одинъ путь, шириною въ 2,75 саженъ, ширина отчуждаемой подъ дорогу полосы земли опредѣлена въ 30 саженъ, продольные склоны — не болѣе 0,008, радіусы кривыхъ — не менѣе 300 саж. Подвижной составъ: 73 паровоза, 68 пассажирскихъ и багажныхъ вагоновъ и 800 товарныхъ вагоновъ и платформъ.

17 и 24 Февраля 1870 года, вопросъ о выдачѣ концессіи разсматривался въ Комитетѣ Министровъ. Комитетъ не встрѣтилъ препятствія къ замѣнѣ, включенной въ Высочайше утвержденную 27 Декабря 1868 года сѣть, Могилевско-Брестской линіи—прямымъ соединеніемъ Смоленска съ Брестомъ и, соглашаясь съ доводами Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ о выгодности соединенія Московско-Смоленской и Смоленско-Брестской дорогъ въ однѣхъ рукахъ, какъ для уменьшенія Правительственнаго риска по гарантіи облигацій, такъ и для удешевленія управленія и упрощенія эксплоатаціи,—призналъ возможнымъ оставить сооруженіе Смоленско-Брестской линіи за Обществомъ Московско-Смоленской дороги, безъ вызова конкурренціи. Заключеніе Комитета удостоилось 4 Марта 1870 г., Высочайшаго утвержденія. Такимъ образомъ капиталъ соединенной Московско-Брестской линіи составилъ 47.196.130 руб. мет. и представлялся на одну четверть—въ негарантированныхъ акціяхъ, а на остальныя три четверти въ гарантированныхъ облигаціяхъ, частію (на 19.530.000 руб. мет.) оставленныхъ за Правительствомъ.

Движеніе по Московско-Брестской дорогѣ было открыто: на участкѣ отъ Москвы до Смоленска (391 верста 37 саж., кромѣ 4 верстъ 495 саж. соединительной вѣтви къ Николаевской дорогѣ въ Москвѣ),—20 Сентября 1870 г.; а на участкѣ отъ Смоленска до Бреста (631 вер. 349 саж.) — 16 Ноября 1871 года.

В.

---

14. Новоторжская желѣзная дорога.

Въ Августѣ мѣсяцѣ 1868 года, Статскій Совѣтникъ Князь Трубецкой обратился въ Министерство Путей Сообщенія съ ходатайствомъ о выдачѣ ему концессіи, безъ Правительственной гарантіи, на постройку желѣзной дороги отъ Осташковской станціи Николаевской желѣзной дороги до г. Торжка, на слѣдующихъ условіяхъ:

Длина линіи составляетъ 30 верстъ. Капиталъ Общества, составляемый выпускомъ акцій, опредѣляется въ 1.350.000 руб. мет. или по 45.000 руб. мет. на версту. Если дорога окажется менѣе или болѣе 30 вер., то, соотвѣтственно тому, измѣняется и цифра номинальнаго капитала. Во все время производства работъ, Общество имѣетъ право привозить изъ-загра-

ницы, безъ платежа таможенныхъ пошлинъ, матеріалы и предметы необходимые для первоначальнаго устройства и дѣйствія желѣзной дороги. Полотно дороги устраивается въ одинъ путь. Общество владѣетъ дорогою 85 лѣтъ. По утвержденіи концессіи учредитель обязывается внести въ Государственный Банкъ 20.000 руб. для удостовѣренія въ томъ, что Общество составлено и въ обезпеченіе самаго устройства дороги.

По разсмотрѣніи означеннаго проекта въ Министерствахъ Путей Сообщенія и Финансовъ, онъ былъ измѣненъ съ согласія князя Трубецкаго сходно съ основаніями другихъ концессій, причемъ положено, что основной капиталъ, въ случаѣ удлинненія дороги, можетъ быть увеличенъ не болѣе, чѣмъ на тройную стоимость одной версты.

По разсмотрѣніи того же проекта въ Комитетѣ Министровъ, онъ подвергся слѣдующему измѣненію:

Учредитель обязанъ представить залогъ въ 67.000 руб. и, кромѣ того, долженъ внести 20% съ нарицательнаго акціонернаго капитала. Общество владѣетъ дорогою 81 годъ. Учредитель обязанъ принять отъ Правительства ⅓ всего количества рельсовъ, паровозовъ и товарныхъ вагоновъ, потребнаго для устройства дороги, по назначенной цѣнѣ, а остальное количество долженъ пріобрѣсти въ Россіи.

Послѣ того, учредитель представилъ записку, въ которой, соглашаясь на взносъ 67.000 руб., вмѣсто 20.000, и на сокращеніе срока владѣнія до 81 года, объяснялъ: что остальныя предложенныя ему измѣненія, въ особенности по той формѣ, въ какой они выражены, слишкомъ обременительны и заставляютъ его отказаться отъ постройки дороги. — Въ журналѣ Комитета Министровъ, состоявшемся по поводу этой записки, между прочимъ, сказано: въ виду тѣхъ многостороннихъ соображеній, которыя руководили Комитетомъ при опредѣленіи нормальныхъ условій концессіи на Московско-Смоленскую желѣзную дорогу, нельзя не желать примѣненія ихъ и къ Новоторжской дорогѣ. Но принимая во вниманіе, что условія эти не были въ виду учредителя Общества Новоторжской желѣзной дороги при предварительныхъ его, по сему предпріятію, дѣйствіяхъ, равно что возложеніе на учреждаемое Общество обязательныхъ, внутри Имперіи, заказовъ части рельсовъ и подвижнаго состава замедлило бы только устройство дороги,— Комитетъ полагалъ возможнымъ,—исключительно лишь для настоящаго случая и въ видахъ поощренія перваго примѣра устройства дешевой, безъ Правительственной гарантіи, желѣзной дороги,—допустить безпошлинный ввозъ необходимыхъ для первоначальнаго устройства ея рельсовъ и подвижнаго состава, а въ прочихъ затѣмъ частяхъ подчинить испрашиваемую концессію, въ возможной мѣрѣ, условіямъ Московско-Смоленской дороги. Но какъ по симъ условіямъ нѣкоторые, кромѣ рельсовъ и подвижнаго состава, предметы, выписывавшіеся доселѣ большею частію, изъ-заграницы, должны подлежать дѣйствію вновь утвержденнаго тарифа, то на покрытіе сего дополнительнаго расхода, Комитетъ полагалъ увеличить поверстную стоимость Новоторжской желѣзной дороги на 1.000 руб., т. е. опредѣлить ее вмѣсто 45.000 руб. въ 46.000 руб. мет.

Измѣненный и дополненный на такихъ основаніяхъ, съ согласія учредителя, проектъ былъ Высочайше утвержденъ 20 Декабря 1868 года.

Въ началѣ Февраля 1869 года составилось Общество, и было Высочайше разрѣшено перевести капиталъ Общества съ металлической валюты на кредитную, считая полуимперіалъ по 5 руб. 98 коп.

Въ Апрѣлѣ Общество заявило готовность построить чрезъ р. Логовище, вмѣсто допускаемаго концессіею деревяннаго, желѣзный мостъ, но съ тѣмъ, чтобы желѣзныя фермы для моста были пропущены изъ-заграницы безпошлинно, на что и послѣдовало со стороны Министра Финансовъ разрѣшеніе.

Въ Маѣ былъ представленъ Правленіемъ планъ направленія дороги, по которому длина линіи оказалась въ 32 вер. 100 саж. Въ Сентябрѣ планъ былъ Министромъ Путей Сообщенія утвержденъ, и затѣмъ Обществу дозволено увеличить основный капиталъ до 1.760.000 руб. кред.

Въ половинѣ Мая 1870 года Правленіе Общества извѣстило, что дорога готова къ открытію. Посланная Коммисія, по освидѣтельствованіи дороги, разрѣшила съ 30 Мая открыть по ней пассажирское и товарное движеніе.

Изъ журнала осмотра видно:

Протяженіе линіи—32 вер. 100 саж. Новоторжская желѣзная дорога, отъ соединенія съ Николаевской у ст. Осташково, направляется сначала къ Юго-Западу, потомъ поворачиваетъ на Западъ, пересѣкаетъ р. Логовище и, приближаясь къ г. Торжку, дѣлаетъ крутой поворотъ для большаго приближенія станцій къ городу и удобнаго ихъ расположенія.

Длина горизонтальныхъ частей пути — 5.762 саж. или 35,78% всего протяженія.

Уклоновъ—10.338 саж. или 64,22%.

Кривыхъ—3.280,49 саж. или 20,38%.

Прямыхъ—12.819.51 саж. или 79,62%.

Изъ искусственныхъ сооруженій на дорогѣ имѣется:

4 деревянныхъ моста, отверстіемъ въ 0,5 саж., 1 желѣзный мостъ, отверстіемъ 19,68 саж.

Трубъ каменныхъ—1, отверстіемъ въ 1 саж.

Трубъ изъ бетона—10.

Изъ нихъ: 4 отверстіемъ—0,5 саж.

6 „ —0,3 саж.

Требуемое по концессіи количество подвижнаго состава все на лицо.

Станцій—3.

С.

15. Константиновская желѣзная дорога.

15 Марта 1869 года, Министръ Путей Сообщенія внесъ въ Комитетъ Министровъ записку относительно сдѣланнаго Великобританскимъ подданнымъ Джономъ Юзомъ предложенія— образовать Новороссійское Общество каменноугольнаго, желѣзнаго и рельсоваго производствъ и Общество желѣзно-дорожной вѣтви отъ одного изъ пунктовъ Харьково-Азовской линіи къ Югу до Стылы или Новотроицкаго.

Проектъ договора съ Юзомъ по означенному предмету, по нѣкоторомъ измѣненіи его согласно замѣчаніямъ Комитета Министровъ, удостоился Высочайшаго утвержденія 18 Апрѣля 1869 года.

Условіями этого договора опредѣлено, что Юзъ образовываетъ Общество для сооруженія желѣзной дороги отъ одного изъ пунктовъ Харьково-Азовской желѣзной дороги, вблизи Бахмута, до устраиваемыхъ заводовъ и копей, длиною въ 85 вер. Правительство выдаетъ Обществу въ ссуду три четверти условленной поверстной стоимости, а остальная четверть уплачиваетея Обществомъ и образуется выпускомъ не гарантированныхъ акцій. Стоимость дороги должна быть опредѣлена по соглашенію съ Министрами Финансовъ и Путей Сообщенія при представленіи проекта концессіи, но во всякомъ случаѣ номинальная поверстная стоимость не должна была превышать 63.000 руб. мет. Изъ чистаго дохода желѣзной дороги сперва отчисляются суммы, необходимыя на уплату процентовъ по акціямъ, а затѣмъ остатокъ передается Правительству въ счетъ интересовъ, слѣдующихъ на выданную имъ ссуду. Когда же чистый доходъ отъ дороги превыситъ 5% на весь капиталъ, то половина излишка обращается на уплату правительственной ссуды и интересовъ на оную. По погашеніи же всей ссуды, весь излишекъ дѣлится между Обществомъ и Правительствомъ, соразмѣрно участію ихъ въ основномъ капиталѣ.

27 Марта 1870 года, дорога, о которой идетъ рѣчь, включена была въ составъ Высочайше утвержденной сѣти первостепенныхъ дорогъ, какъ часть одной изъ линій этой сѣти, именно— линіи отъ Курско-Харьково-Азовской дороги чрезъ заводъ Юза до Маріуполя.

24 Апрѣля 1870 года, Высочайше утверждены: Уставъ означенной дороги, названной „Константиновскою," и Техническія Условія ея сооруженія. По уставу—Общество обязывалось построить новую дорогу въ два года и затѣмъ владѣть ею 81 годъ. Нарицательный капиталъ предпріятія опредѣленъ въ 5.355.000 мет. руб. (63.000 руб. на версту); четвертая часть этого капитала—1.338.800 руб. мет.—образуется негарантированными акціями, а на три четверти—4.016.200 р.— Правительство выдаетъ ссуду въ размѣрѣ 75 руб. за 100 р. нарицательнаго капитала. Для возвращенія Правительству этой ссуды Общество можетъ выпустить акціи. Новая дорога отдѣляется отъ Харьково-Азовской линіи у Константиновской станціи и имѣетъ длину 85 верстъ; земляное полотно устраивается въ два пути; радіусы кривыхъ—не менѣе 300 саженъ; продольные склоны — не болѣе 0,008; длина прямыхъ между двумя кривыми, обращенными въ противоположныя стороны,— не менѣе 100 саж.; разстояніе между станціями — не болѣе 15 верстъ. Изъ числа потребнаго для сооруженія дороги количества рельсовъ съ ихъ принадлежностями, стрѣлокъ, крестовинъ, поворотныхъ круговъ, а также паровозовъ, Общество обязано заготовить третью часть въ Россіи, а остальныя двѣ трети ему дозволено выписать изъ-заграницы безпошлинно. Подвижной составъ долженъ состоять изъ 14 паровозовъ, 37 пассажирскихъ, багажныхъ и смѣшанныхъ вагоновъ, 120 товарныхъ вагоновъ и 138 товарныхъ платформъ.

По расцѣночной вѣдомости, утвержденной Министромъ Путей Сообщенія 6 Августа 1870 года, основный капиталъ Общества распредѣленъ былъ слѣдующимъ образомъ: отчужденіе земель—51.875 руб.; земляныя работы 865.819 руб.; чугунныя и каменныя трубы — 158.858 руб.; желѣзные мосты и каменныя ихъ опоры—392.697 руб.; устройство балластныхъ слоевъ—206.448 р.; поперечины (142.800 шт.)—157.080 р.; рельсы, ихъ принадлежности и скрѣпленія (503.676 пуд.) — 577.674 руб.; доставка и развозка ихъ по линіи—161.176 р., укладка рельсоваго пути—25.500 руб.; принадлежности пути— 3.190 руб.; телеграфъ — 12.750 руб.; сторожевые дома, казармы и переѣзды — 83.040 руб.; станціонныя сооруженія и водоснабженіе 276.240 руб.; принадлежности станцій, (стрѣлки; крестовины, поворотные круги, диски, оборудованіе мастерскихъ, меблировка станцій и т. п.)—63.662 р.; подвижной составъ— 631.274 руб.; инспекція 8.962 руб. 50 коп.; администрація— 78.756 руб. 50 коп.; предварительные расходы и залоги — 130.810 руб.; изысканія—63.500 руб.; проценты—66.940 р; потеря при реализаціи капитала — 1.338.750 рублей. Всего 5.355.000 руб. мет.

18 и 19 Ноября 1871 года произведено было освидѣтельствованіе выстроенной Константиновской желѣзной дороги; длина ея оказалась 85 верстъ; открытіе движенія признано возможнымъ только на 60 верстахъ, между станціями Константиновскою и Александровскою, съ тѣмъ чтобы сдѣланы были нѣкоторыя додѣлки; 21 Марта 1872 года открыто было на этихъ 60 верстахъ пассажирское а 10 Апрѣля товарное движеніе. Движеніе на остальной части линіи—т. е. на 25 верстахъ—открыто 1 Августа 1872 года.

В.

16. Либавская желѣзная дорога.

1-й участокъ (*отъ Кошедары до Либавы*). Выгодное географическое положеніе Либавскаго порта по доступности въ теченіе всей зимы и возможности помѣщаться въ немъ самымъ большимъ судамъ давно обратило на себя вниманіе Правительства. Посему еще въ началѣ 60-хъ годовъ на надлежащее устройство порта Правительствомъ было потрачено до 2.000.000 р. Между тѣмъ внѣшняя торговля чрезъ Либаву не увеличивалась, а на оборотъ упадала, и это—вслѣдствіе устройства къ Балтійскому морю желѣзныхъ дорогъ въ Пруссіи и соединенія съ ними нашихъ дорогъ, отчего товары для нагрузки на корабли отправлялись не на Либаву, а на Кенигсбергъ и Мемель. Посему представлялось необходимымъ соединеніе желѣзной дорогой Либавы съ Ковенскою линіею.

Нѣсколько разъ купечество Либавы (въ 1855, 1856 и 1862 годахъ) ходатайствовало о проведеніи желѣзной дороги на Либаву изъ Ковно чрезъ Юрбургъ; но ходатайство это было отклоняемо какъ по неумѣренности требованія правительственной гарантіи, такъ и потому, что линія чрезъ Юрбургъ, при направленіи около прусской границы, не обѣщала пользы для Россіи и выгоды для Либавскаго порта

Въ Мартѣ мѣсяцѣ 1867 г. Либавское купечество снова ходатайствовало о соединеніи желѣзной дорогой Либавы съ Ковно—или чрезъ Россіены, Варны, Шкудовъ и Гробинъ на протяженіи 270 вер., или чрезъ Шадовъ, Шавли и Гробинъ на протяженіи 298 верстъ. По рѣшенію Комитета желѣзныхъ дорогъ и это ходатайство не было удовлетворено (см. Сборн. 1868 г., стр. 242).

Въ Январѣ мѣсяцѣ 1868 года повѣренные Либавскаго купечества гг. Шнабель и Мейнгардъ представили заявленіе Министру Путей Сообщенія, что, согласно постановленію Комитета желѣзныхъ дорогъ отъ 5 Іюля 1867 года, они составили новый проектъ на сооруженіе дороги отъ Либавы чрезъ Шавли съ вѣтвію на городъ Митаву, длиною въ 360,14 вер., по 67.000 мет. рублей за версту; а такъ какъ выдача концессій съ правительственной гарантіей въ то время была пріостановлена и неизвѣстно было—когда Правительство найдетъ возможнымъ снова выдавать такія концессіи, то, въ виду важности соединенія Либавы съ Ковно, повѣренные Либавскаго купечества просили разрѣшенія построенія дороги на собственный счетъ съ тѣмъ только условіемъ, чтобы Правительство обѣщало даровать гарантію 5% наименьшаго дивиденда на исчисленный для построенія дороги капиталъ въ послѣдствіи, когда рѣшено будетъ снова выдавать концессіи съ правительственной гарантіей. Но въ виду того, что въ то время была пріостановлена выдача концессій съ гарантіей и что нельзя также выдавать требуемыхъ Обществомъ промессовъ, въ виду также того, что дорога отъ Ковно до Либавы еще не вошла въ сѣть утвержденную Правительствомъ, ходатайство Либавскаго купечества опять не было удовлетворено.

По журналу Комитета Министровъ отъ 17 Декабря 1868 г. опредѣлено было включить дорогу отъ Либавы чрезъ Шавли до Ковно, или до ближайшаго и удобнѣйшаго пункта Ковно-Виленской желѣзной дороги въ число восьми нужнѣйшихъ желѣзно-дорожныхъ линій, на которыя считалось возможнымъ даровать концессіи съ пособіемъ отъ Правительства.

Послѣ этаго рѣшенія на сооруженіе Либавской дороги было представлено нѣсколько заявленій: 1) Либавскаго купечества, 2) Почетнаго Гражданина Горбова, 3) Барона Фитингофа и Статскаго Совѣтника Шипова, 4) Коллежскаго Совѣтника Башмакова, 5) Генералъ-Лейтенанта Князя Урусова, 6) Почетнаго Гражданина Мейнгарта и Берлинскаго торговаго Общества, 7) Почетнаго Гражданина Варгунина, 8) г. Вермана и К°, 9) Лондонскаго банкира Вакстафа, 10) г. Лепепау и Князя Голицына, 11) Виленскаго купца Милиса. Всѣ испрашивали правительственную гарантію за исключеніемъ двухъ лицъ—Башмакова и Варгунина. Первый принималъ постройку по 63.500 м. р. за версту, а второй—по 67.000 мет. руб.

Кромѣ того, слѣдующія лица, не представляя условій, заявили желанія участвовать въ состязаніи, если будетъ назначена конкурренція: 1) Графъ Зубовъ, 2) Генералъ-Маіоръ Аверкіевъ, 3) Штабсъ-Ротмистръ Кирѣевъ, 4) Помѣщикъ Шидловскій, 5) Купецъ Варшавскій, 6) Графъ Василій Вл. Адлербергъ, 7) Братья Гладины, 8) Почетный гражданинъ Дашкевичъ, 9) Отставной Корнетъ Бутковичъ.

Въ виду такого большаго числа предложеній и руководводствуясь Высочайше утвержденными 18 Октября 1868 г. правилами, опредѣлено было—открыть состязаніе на выдачу концессіи для сооруженія Либавской дороги. Для сего составленъ былъ проектъ нормальной концессіи на эту дорогу въ примѣненіи къ концессіи на Московско-Смоленскую, съ тѣмъ существеннымъ отъ нея различіемъ въ финансовыхъ условіяхъ, чтобы, на точномъ основаніи, послѣдовавшаго 23-го Апрѣля 1869 года по журналу особаго Комитета, Высочайшаго повелѣнія, акціонерный капиталъ составлялъ $^1/_3$, а облигаціонный $^2/_3$ всего основнаго капитала. Для избѣжанія выпуска облигацій Правительство оставляло за собою весь облигаціонный капиталъ, выдавая Обществу, по мѣрѣ выполненія работъ, $^2/_3$ ихъ стоимости, исчисленной по расцѣночной вѣдомости, по курсу 75 за 100. Общество же обязано уплачивать Правительству на сумму нарицательнаго капитала облигацій 5% дохода и

$^{1}/_{10}$ % на погашеніе. Относительно же направленія линіи включено было въ условіе—вести дорогу отъ ст. Жосли, находящейся на 43-й верстѣ по желѣзной дорогѣ отъ Ковно къ Вильно. Длина пути не должна превышать 294 вер.

Согласно этой нормальной концессіи соискатели обязаны были представить при заявленіи 100.000 руб. залогу.

30 Мая 1869 года съ Высочайшаго разрѣшенія были приглашены на конкурренцію слѣдующія лица:

1) Повѣренный Либавскаго купечества Шнобель, 2) Варгунинъ, 3) Варшавскій, 4) Гинцепбургъ, 5) Братья Гладины, 6) Горбовъ, 7) Дашкевичъ, 8) Графъ Зубовъ, 9) Братья Струве, 10) Баронъ Фитингофъ и Шиповъ, 11) Баронъ Френкель и Потемкинъ и 12) Морозовъ.

На конкуренціи Баронъ Фитингофъ и Статскій Совѣтникъ Шиповъ предложили низшую цѣну, именно: на 4.527.650 мет. руб. менѣе высшей изъ объявленныхъ при состязаніи цѣнъ и на 1.146.600 металлич. рублей менѣе ближайшей низшей цѣны. Весь капиталъ на дорогу, длиною въ 294 вер., исчислялся въ 12.789.000 металлич. рублей, по 43.500 металлич. рублей на версту.

Посему концессія съ Высочайшаго разрѣшенія отъ отъ 21 Іюня 1869 года была выдана Барону Фитингофу и Статскому Совѣтнику Шипову.

Планъ линіи, представленный въ Министерство Путей Сообщенія 27 Октября 1869 года на утвержденіе, имѣлъ нѣкоторыя отступленія отъ опредѣленнаго по условіямъ концессіи: такъ—линія начиналась не отъ ст. Жосли, а отъ Этканы, пункта Ковно-Виленской дороги, находящагося на 8 верстѣ отъ ст. Жосли—ближе къ Ковно. Строители вынуждены были сдѣлать это отступленіе потому, что ст. Жосли окружена болотами, недопускающими расширенія ея, необходимаго при обращеніи сей станціи въ раздѣльную. Кромѣ этого, длина линіи, исчислялась не въ 294 в., а въ 297 в. 338 саж. Удлиненіе на 3 в. 338 саж. произошло: а) отъ значительныхъ изгибовъ линіи между 7-й и 17-й верстами для обхода болотъ, б) отъ удлиненія между 235—240 верстами по причинѣ гористой мѣстности, в) отъ удлиненія у самой Либавы вслѣдствіе обхода Либавскаго озера съ сѣверной его стороны и г) вслѣдствіе приближенія линіи къ уѣздному городу Гробину. Предѣльная же длина въ 294 версты была расчитана, какъ объясняли строители, приблизительно — по топографической картѣ.

Планъ этотъ 12 Ноября 1869 года былъ утвержденъ, но съ тѣмъ условіемъ, чтобы на верстахъ 26-ой, 27-ой, 28-ой 58-ой, 171-ой и отъ 287-ой до 290-й линія была спрямлена и не превосходила 294 версты.

Вслѣдствіе указаній Департамента желѣзныхъ дорогъ о сокращеніи линіи на 3 вер. и 338 саж., строителями сдѣланы были измѣненія направленія первоначально проектированной линіи: такъ—при подходѣ къ рѣкамъ Виліи и Вартогѣ, на 26-й и 268-й верстахъ, допущены уклоны въ 0,010, а именно: у рѣки Виліи непрерывный 0,008 уклонъ длиною въ 1.375 с. замѣненъ уклономъ въ 0,010 длиною въ 525 саженъ, а вслѣдъ за горизонтальною въ 275 саженъ — подъемъ въ 0,008 на 765 саж.; затѣмъ — подъемъ въ 0,010 длиною въ 850 саж. При допущеніи послѣдняго подъема вмѣсто первоначальнаго въ 0,008 линія значительно улучшалась въ планѣ по замѣненію двухъ кривыхъ радіусомъ въ 400 саж. одною кривою радіусомъ въ 800 саж. У р. Вартоги допущенъ подъемъ въ 0,010 на длинѣ 418,20 саж. Въ сложности уклоны въ 0,010 допущены на длинѣ 3 вер. 293 саж., что составляетъ около $1^{1}/_{4}$ % общей длины линіи. Такъ какъ отъ этого сократилась линія и улучшалось ея направленіе, то допущеніе этого измѣненія и было разрѣшено.

Точно также было измѣнено направленіе кривой около г. Гробина. По первоначальному проекту она находилась на $2^{1}/_{2}$ вер. отъ города и предполагалось, согласно ходатайству жителей этого города, построить тутъ станцію безъ водоснабженія, хотя станція эта была бы отъ Либавы всего на 9 вер. Но по требованію Министерства Путей Сообщенія—спрямить въ этомъ мѣстѣ линію, пришлось отодвинуть ее отъ города на 5 вер. Г. Гробинъ соединенъ съ Либавою шоссе и отстоитъ отъ него на 8 вер. Разстояніе же отъ Либавы до слѣдующей ст. Клейнъ-Гевезенъ, вслѣдствіе выпрямленія линіи, уменьшалось на двѣ версты и представляло 16 верстъ, такъ что подраздѣленіе этого перегона особою станціею въ безлюдной мѣстности, безъ всякой пользы для Гробина, стѣсняло бы въ будущемъ эксплоатацію дороги. Между тѣмъ другія населенныя мѣстности—Вѣкшня, Попеляны и Яновъ расположены вблизи линіи—на срединѣ между далеко отстоящими другъ отъ друга станціями. Жители сихъ селеній неоднократно обращались въ Министерство съ ходатайствомъ объ устройствѣ при нихъ остановочныхъ пунктовъ. Посему дозволено было замѣнить построеніе станціи у г. Гробина устройствомъ трехъ остановочныхъ пунктовъ въ названныхъ мѣстечкахъ. Кромѣ этого станція Давторы, назначенная, по утвержденному проекту, на 233-й верстѣ, приходилась на обширномъ болотѣ, осушеніе коего оказалось невозможнымъ, вслѣдствіе сего, она была перенесена на $2^{1}/_{2}$ версты въ противоположную сторону—ближе къ Эткапамъ, и разстояніе ея отъ смежной станціи Перекульнъ оказалось въ 28 вер. 304,5 саж. Посему, для обезпеченія движенія на этомъ перегонѣ, на срединѣ онаго, у селенія Вайнодена, устроенъ остановочный пунктъ съ особымъ водоснабженіемъ сверхъ расцѣночной вѣдомости.

Во избѣжаніе недоразумѣній, которыя могли возникать между агентами желѣзныхъ дорогъ и пассажирами при продажѣ билетовъ до станціи Этканы и Эйткупенъ, находящейся на границѣ съ Пруссіей, измѣнено было названіе ст. Этканы на Кошедары — названіе ближайшаго селенія къ линіи Либавской дор. около этого пункта; точно также названіе ст. Яново въ пунктѣ на 22-й вер. переименовано въ Гайджуны, а Яновымъ

назвали остановочный пунктъ между Гайджуны и Жеймы—на 28-й верстѣ. На станціи III класса Шавли построено было пассажирское зданіе II класса, вмѣсто ближайшей станціи II класса Радзивилишки, согласно ходатайству жителей г. Шавли, удостоенному разрѣшенія г. Министра Путей Сообщенія.

Такимъ образомъ вмѣсто 16 остановочныхъ пунктовъ, какъ слѣдовало по концессіи и какъ было утверждено по плану 4 Февраля 1870 года, устроено было 19, а именно: одна станція I класса—Либава, три станціи II класса: Кошедары, Радзивилишки, Можейки, четыре станціи III класса: Кейдана, Бейсаголи, Шавли, Прекульнъ, семь станцій IV класса: Гайджуны, Жеймы, Датновъ, Куршаны, Добикинъ, Луши, Гробинъ (Клейнъ-Гивезенъ) и четыре V класса, или полустанціи: Яновъ, Попеляны, Вѣкшня и Вайнаденъ.

По § 11 концессіи подвижной составъ должно было поставить въ количествѣ: паровозовъ пассажирскихъ—15, паровозовъ товарныхъ—44, вагоновъ багажныхъ—10, вагоновъ пассажирскихъ—72, вагоновъ товарныхъ и платформъ—1.288. Но Правленіе Общества, въ отношеніи отъ 22-го Января 1871 года, просило разрѣшенія отложить постановку 25 паровозовъ и 430 товарныхъ вагоновъ и платформъ, такъ какъ сокращенное количество подвижнаго состава не только достаточно для ожидаемаго движенія, но превышаетъ дѣйствительную потребность на много лѣтъ, и, во всякомъ случаѣ, достаточно для такого движенія, которое обезпечивало бы не только уплату гарантированныхъ Правительствомъ 5 1/10 % по облигаціямъ, но и дало бы значительный дивидендъ акціонерамъ; при слабомъ же движеніи, на которое нужно было расчитывать въ первое время, содержаніе излишняго подвижнаго состава, представляющаго мертвый капиталъ, требующаго расходовъ на сохраненіе его и подвергающагося отъ времени порчѣ, составляло бы для Общества напрасный излишній убытокъ, что можетъ влiять на полученіе акціонерами дивиденда.

Г. Министромъ Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ, удовлетворено было желаніе Общества съ такими условіями: чтобы этотъ недостающій по концессіи подвижной составъ былъ поставленъ Обществомъ непремѣнно ко времени открытія движенія по Ландваро-Роменской желѣзной дорогѣ, если Министерство Путей Сообщенія почему либо признаетъ это нужнымъ; чтобы требованіе это было исполнено въ теченіе шести мѣсяцевъ со дня полученія Правленіемъ Общества предписанія Министерства; чтобы вышеупомянутый подвижной составъ былъ пріобрѣтенъ у Правительства изъ числа сдѣланныхъ имъ заказовъ на Русскихъ заводахъ, а та часть, которая не можетъ быть сдана Правительствомъ, была бы изготовлена въ Россіи распоряженіемъ Общества. Вслѣдствіе сего дозволена была отсрочка послѣдняго взноса по акціямъ—20 р. по каждой, что составляетъ на 49.500 акцій—990.000 руб. т. е. нѣсколько болѣе чѣмъ стоимость недоставленнаго подвижнаго состава, которая по расцѣночной вѣдомости составляетъ 848.100 мет. руб. Отсрочка взноса по акціямъ была разрѣшена только съ тѣмъ условіемъ, чтобы, въ случаѣ надобности, взносъ этотъ былъ сдѣланъ акціонерами въ теченіе двухъ мѣсяцевъ со дня публикаціи о томъ Правленіемъ Общества, а публикація эта должна быть сдѣлана въ теченіе двухъ недѣль со дня полученія Обществомъ требованія отъ Министра Путей Сообщенія поставки вышеупомянутаго подвижнаго состава.

Объ этомъ разрѣшеніи и объ условіяхъ, на которыхъ оно было допущено, Правленіе Общества было извѣщено 18 Мая 1871 года.

Но 6 Сентября того же года Правленіе снова вошло съ ходатайствомъ: во первыхъ, чтобы не опредѣлять непремѣннымъ срокомъ окончательной постановки недостающаго по концессіи подвижнаго состава открытіе Ландваро-Роменской желѣз. дороги; во вторыхъ, чтобы освободить отъ обязательнаго заказа въ Россіи всего недостающаго подвижнаго состава, и допустить заказъ только той части, которую слѣдуетъ по § 24 устава, остальную же часть—гдѣ Общество найдетъ болѣе выгоднымъ; въ третьихъ, ходатайствовало о выдачѣ изъ облигаціоннаго капитала суммы, соотвѣтствующей 2/3 стоимости не доставленнаго къ открытію подвижнаго состава т. е. 565.400 мет. руб., такъ какъ только при полученіи этой суммы возможно будетъ удовлетворить разрѣшенную акціонерамъ отсрочку послѣдняго взноса—20 руб. кред. на каждую акцію, составляющаго по 49.500 акціямъ 900.000 руб., что и назначено на пріобрѣтеніе 25 паровозовъ и 430 товарныхъ вагоновъ.

Въ Октябрѣ мѣсяцѣ 1871 года ходатайство это было удовлетворено, за исключеніемъ просимаго Обществомъ измѣненія условія относительно срока доставки недостающаго подвижнаго состава.

Движеніе поѣздовъ по дорогѣ было открыто 4 Сентября 1871 года.

Линія начинается отъ вновь устроенной станціи Кошедары (Этканы) Ковно-Виленской жел. дор. Общее ея направленіе на Сѣверо-Западъ. Мѣстность въ началѣ линіи и на границѣ Курляндіи гористая, по срединѣ линіи представляетъ довольно ровную возвышенность. Выходя изъ бассейна р. Нѣмана, линія идетъ по водораздѣлу—между Нѣманамъ и Виліею, пересѣкаетъ р. Вилію у м. Яново, лежащаго на С.-Петербурго-Варшавскомъ шоссе. Съ долины р. Виліи линія поднимается на возвышенную плоскость, отдѣляющую бассейны рр. Виліи и Невяжки и достигаетъ долины послѣдней у м. Кейданъ, переходя оную почти по кратчайшему направленію. Отсюда линія слѣдуетъ по лѣвому берегу долины р. Датновки и вблизи станціи Радзивилишки выходитъ на довольно ровную мѣстность, нѣсколько холмистую только около г. Шавли. Съ этаго мѣста линія все понижается; близь полустанціи Попеляны приближается къ р. Вентѣ и идетъ по правому берегу оной; затѣмъ, пересѣкая ее, переходитъ на

довольно возвышенную плоскость, отдѣляющую бассейны рѣкъ Венты и Вартаги. Пройдя долину р. Вартаги линія, идя по довольно ровной мѣстности, подходитъ къ станціи Либава, огибая находящееся близь этого города озеро. Значительныя затрудненія въ постройкѣ дороги представляло: а) большія болота у начала линіи въ Жосельской дачѣ, обойденныя нѣсколькими кривыми, б) переходъ р. Виліи у Янова, заставившій произвести громадныя земляныя работы, в) переходъ рѣкъ Невяжи и Абели, вблизи г. Кейданъ, г) гористая мѣстность между Бойсаголою и Радзивилишками, д) болото вблизи полустанціи Вайноденъ, которое обойдено двумя большими кривыми, и ж) переходъ рѣкъ Венты и Вартаги.

Длина главнаго пути—294 версты. Побочныхъ путей съ вѣтвью около порта—34.654 версты. Скатовъ—34% всей линіи, подъемовъ—26%, кривыхъ—22%

Искусственныхъ сооруженій для пропуска водъ—151, а именно: чугунныхъ трубъ—47, каменныхъ сводчатыхъ трубъ—4 и мостовъ—100. Болѣе замѣчательныя мосты: чрезъ Вилію—въ два пролета, съ отверстіемъ по 34 сажени въ каждомъ, чрезъ р. Венту—въ одинъ пролетъ, съ отверстіемъ 25 саж., чрезъ Невяжу—въ одинъ пролетъ, съ отверстіемъ 20 саж., чрезъ рѣки Абелю, Вардаву и Вартагу мосты—въ 1 пролетъ, съ отверстіями по 15 саж., чрезъ р. Добикеню съ отверстіемъ 10 саженъ, чрезъ р. Рингову съ отверстіемъ 8 саж. и чрезъ р. Отанку и Аландъ съ отверстіями въ 7 саженъ.

2-й участокъ *(отъ ст. Радзивилишки Либавской желѣзной дороги до ст. Калкунъ С.-Петербурго-Варшавской).*

Было предположеніе, что Либавская желѣзная дорога въ виду важности для отпускной торговли Либавскаго порта, въ виду незначительности затраченнаго на построеніе ея капитала, (по 43.500 мет. руб. на версту), а также—незначительности расходовъ на ея эксплоатацію (менѣе 2.000 руб. на версту) будетъ давать значительные доходы; но въ продолженіи перваго полугодія, со времени ея открытія, она не только не давала возможности уплачивать проценты Правительству по гарантированнымъ имъ облигаціямъ; но доходность ея едва достигала половины ея расходовъ на эксплоатацію, такъ что, съ согласія общаго собранія акціонеровъ, Общество вынуждено было два раза открыть кредитъ въ одномъ изъ банковъ: сначала—на 250.000 руб., потомъ—на 100.000 руб., чтобы покрыть расходы по эксплоатаціи. Причиною не удовлетворительности дохода было открытіе новыхъ дорогъ: Бресто-Граевской, Риго-Больдераской, а главное—мелководье порта, что заставляло иностранные суда, назначенныя въ Либаву, проходить мимо или возвращаться въ Кенигсбергъ и Мемель. Не смотря на свою незамерзаемость въ теченіи всей зимы, Либавскій портъ, такимъ образомъ, не привлекалъ грузовъ зимнеотпускной нашей торговли изъ С.-Петербурга, Москвы, Орла и Риги, и товары слѣдовали чрезъ Динабургъ къ Прусской границѣ, а оттуда—въ Кенигсбергъ и Мемель.

Въ виду этого, представлялось необходимымъ сократить путь для товаровъ, идущихъ чрезъ Динабургъ къ Либавскому порту, построеніемъ желѣзной дороги отъ Динабурга къ ближайшей станціи Либавской дороги, и улучшить Либавскій портъ.

Хотя Высочайше утвержденнымъ 24 Марта 1870 года Журналомъ Комитета желѣзныхъ дорогъ желѣзная дорога отъ Динабурга до Шавли и была отнесена къ числу дорогъ, устройство которыхъ признано необходимымъ, но такъ какъ, въ то время, дѣлались распоряженія Правительствомъ о построеніи другихъ дорогъ, которыя казались болѣе нужными, то еще окончательно не былъ рѣшенъ вопросъ о построеніи Динабурго-Шавельской линіи и не были произведены Правительствомъ изысканія.

За неимѣніемъ достаточныхъ данныхъ для точнаго опредѣленія направленія этой дороги и условій на ея сооруженіе, а также, не имѣя въ виду Высочайшаго на это соизволенія, въ ходатайствѣ Главнаго Общества, отъ 15 Апрѣля 1871 года, о построеніи дороги отъ Динабурга на Шавли Министромъ Путей Сообщенія было отказано.

Въ концѣ 1871 года были произведены Правительствомъ изысканія и оказалось удобнѣйшимъ Динабурго-Шавельскую линію вести отъ ст. Калкуны, лежащей по Варшавской линіи на 7-верстномъ разстояніи отъ Динабурга по переходѣ Двинскаго моста, до ст. II класса Радзивилишекъ Либавской дороги. По этому направленію протяженіе дороги составляло 185,5 в.

Въ началѣ 1872 года поступило два предложенія о построеніи этой дороги: одно—отъ Совѣта Управленія Главнаго Общества, другое—отъ Правленія Общества Либавской желѣзной дороги.

Первоначально Главное Общество заявило поверстную цѣну сооруженія по 23.634 рублей; а въ послѣдствіи, отказываясь отъ всякой выгоды при постройкѣ, отозвалось, что берется устроить дорогу по 18,043 руб. за версту безъ подвижнаго состава. Доводами объ уступкѣ концессіи Главное Общество приводило: а) Въ случаѣ если Динабурго - Радзивилишская линія будетъ принадлежать другому Обществу, то доходъ по С.-Петербурго - Варшавской линіи, значительно уменьшится вслѣдствіе уменьшенія движенія товаровъ между Динабургомъ и Эдкуненомъ, что непремѣнно должно быть при открытіи Динабурго-Радзивилишской дороги; это же—должно чувствительно отозваться на интересахъ Общества, а вмѣстѣ съ этимъ—и Правительства, даровавшаго ему гарантію на весь капиталъ. Такимъ образомъ, Главное Общество станетъ конкуррировать съ Обществомъ Калкуно-Радзивилишской дороги, стараясь направить товары на свои линіи, посредствомъ удешевленія тарифа, или же, для избѣжанія затруднительности при эксплоатаціи на 7-верстномъ участкѣ—между Динабургомъ и Калкунами, будетъ вовсе отклонять грузы отъ Либавской линіи и способствовать

конкурренціи Рижско-Динабургской дороги въ ущербъ Либавской. b) Главное Общество ссылалось на § 11 своего устава, по которому, какъ оно понимало, имѣло преимущество предъ другими конкуррентами на дорогу отъ какого-либо пункта ему принадлежащихъ линій.

Правленіе Общества Либавской дороги заявило сначало въ предложеніи поверстную цѣну по 21.600 руб. мет., а потомъ, вслѣдствіе переговоровъ, по которымъ оказалось возможнымъ сдѣлать нѣкоторое сокращеніе въ расходахъ на сооруженіе дороги, Правленіе согласилось принять на себя постройку означенной линіи по 19.292 мет. руб. за версту безъ подвижнаго состава.

Г. Министромъ Путей Сообщенія по поводу этихъ предложеній въ Комитетъ Министровъ были представлены слѣдующія соображенія:

Цѣна, представляемая Главнымъ Обществомъ, столь низка, что за нее нѣтъ возможности устроить надлежащимъ образомъ, дорогу. Поэтому возникало опасеніе, что дефицитъ придется обратить на эксплоатаціонные доходы другихъ дорогъ Главнаго Общества, а это—поведетъ къ увеличенію платимой Правительствомъ гарантіи. Къ тому же, Главное Общество имѣло недостаточно подвижнаго состава, чтобы можно было имъ пользоваться на новомъ участкѣ безъ ущерба для Варшавской дороги.

Цѣну же, предлагаемую Обществомъ Либавской дороги, нельзя не считать умѣренною, а вмѣстѣ съ этимъ,—и вполнѣ обезпечивающею надлежащее устройство дороги. Поверстная доходность Либавской дороги съ присоединеніемъ къ ней новаго участка, несомнѣнно, должна увеличиться,—въ виду возможности большаго удобства сбыта по ней нашихъ продуктовъ заграницу; а принимая во вниманіе чрезвычайно выгодное веденіе расходовъ по эксплоатаціи на Либавской дорогѣ, (менѣе 2.000 р. на вер), что служитъ ручательствомъ такого же веденія и на новомъ участкѣ, Общество будетъ въ состояніи уплачивать казнѣ проценты по облигаціонному капиталу. Между тѣмъ расходы по эксплоатаціи на Варшавской дорогѣ очень значительны (слишкомъ 6.000 рублей на вер.), и трудно предположить, чтобы Главное Общество при присоединеніи этого небольшаго участка увеличило уплату долга Правительству по С.-Петербурго-Варшавской дорогѣ.

Либавское Общество принимало на себя также расширеніе и улучшеніе порта, что было дѣломъ настоятельной потребности, чтобы Либава могла конкуррировать съ Прусскими портами, близь нее находящимися. На улучшеніе порта опредѣлялась умѣренная сумма—1.500,000 нарицательныхъ мет. руб. Кромѣ этого Либавская дорога владѣла въ то время подвижнымъ составомъ въ излишнемъ количествѣ, такъ что было бы его достаточно для движенія и отъ Радзивилишекъ до Калкунъ.

По этимъ соображеніямъ г. Министръ Путей Сообщенія находилъ болѣе удобнымъ, и для Правительства выгоднымъ, сооруженіеэтой дороги передать Обществу Либавской дороги за предложенную имъ цѣну 19.292 м. р. за версту, что на 185½ в. всего протяженія составляетъ 3.578.660 мет. руб., не считая въ этой суммѣ ни процентовъ на облигаціонный капиталъ во время постройки, ни потери при реализаціи.

18 Марта 1872 года Комитетъ гг. Министровъ вполнѣ согласился съ вышеприведеннымъ заключеніемъ г. Министра Путей Сообщенія, относительно отдачи сооруженія Калкуно-Радзивилишской линіи Обществу Либавской желѣзной дороги и это положеніе гг. Министровъ въ тотъ же день было Высочайше утверждено.

По вновь утвержденному уставу Либавская дорога дѣлится на два участка: 1) отъ Эткаиы (Кашедары), до г. Либавы —294 в. и 2) отъ Радзивилишки до Колкуны—185½ в., всего —479½ в. На 2-й участокъ капиталъ на построеніе, при реализаціи по 16%, и съ прибавленіемъ 4% за время, назначенное на построеніе (1½ года), опредѣлялся въ 4.473.300 м. р.; а съ присоединеніемъ суммы въ 1.500.000 мет. руб., потребной на улучшеніе Либавскаго порта—въ 5.973.300 мет. рублей. Капиталъ образовывался выпускомъ Правительственныхъ облигацій, которыя, также какъ и на 1-й участокъ, Правительство оставляло за собою, выдавая Обществу установленнымъ порядкомъ, согласно съ § 26 сего устава, 84 мет. руб. за каждые 100 нарицательнаго капитала.

Весною 1872 года было приступлено къ работамъ, а въ концѣ Сентября 1873 года Правленіе Общества ходатайствовало о назначеніи Коммисіи для освидѣтельствованія дороги, чтобы открыть движеніе.

По освидѣтельствованіи Коммисія нашла, что дорога построена согласно съ утвержденнымъ планомъ, и, по исполненіи нѣкоторыхъ недодѣлокъ, 1 Ноября 1873 года было открыто пассажирское и товарное движеніе.

Общее направленіе линіи на западъ. Начинаясь отъ Калкуны—одного изъ пунктовъ С.-Петербурго-Варшавской дороги, находящагося на семиверстномъ разстояніи отъ Динабурга, по переходѣ Двинскаго моста—линія на пути своемъ не пересѣкаетъ большихъ рѣкъ, такъ что самый большой мостъ отверстіемъ всего въ 7 саж. Проходя близь уѣзднаго города Поневѣжа и населеннаго мѣстечка Шадова, линія примыкаетъ къ станціи II класса Радзивилишки Либавской дороги перваго участка. Все протяженіе линіи 185 в. 432 саж., горизонтальныхъ—44,66% всей длины, уклоны менѣе 0,008 составляютъ—37,78%, уклоновъ отъ 0,008 до 000,9—11.29%, и уклоновъ въ 0,010—6,67%. Всего уклоновъ—45,34%. Поперечная профиль землянаго полотна—2,6 саж.

Искусственныхъ сооруженій для пропуска водъ—179; изъ нихъ мостовъ съ желѣзными балками: отверстіемъ въ 7 саж.—1, въ 5 саж.—2, въ 4 саж.—2, въ 3 саж.—4.

Всѣхъ станцій 9: оконечныя—II класса; Понемунекъ и Поневѣжъ — III класса, а остальныя—IV класса. Такъ какъ между Поневѣжемъ и Радзивилишками разстояніе 50 верстъ, а станцію нужно было поставить въ многолюдномъ селеніи Шадово, отстоящемъ отъ Радзивилишекъ всего на 17 верстъ, то на 33-хъ верстномъ разстояніи между Шадовымъ и Поневѣжемъ нужно было для обезпеченія движенія построить полустанцію въ селеніи Добржинокъ (Лабо), куда и перенесено водоснабженіе изъ станціи Шадово.

К.

---

17. Воронежско-Ростовская желѣзная дорога.

Вопросъ о проведеніи Воронежско-Ростовской желѣзной дороги возникъ еще въ 1866 г., вскорѣ по утвержденіи концессіи на Козловско-Воронежскую желѣзную дорогу, въ виду необходимости соединить двѣ уже существовавшія дороги — отъ Воронежа до Козлова и отъ Грушевки до Аксая съ продолженіемъ сей послѣдней до Ростова (см. Сборникъ за 1868 г. стр. 170).

Главнымъ условіемъ проведенія этой дороги было, чтобы она шла отъ Воронежа къ Ростову, захватывая въ ближайшемъ, по возможности, разстояніи донецкіе залежи каменнаго угля, который, за неудобствомъ конечнаго пункта Грушевской дороги—станціи Аксая, не имѣлъ достаточнаго сбыта; тогда какъ, при соединеніи Грушевской дороги съ другими желѣзнодорожными путями и при продолженіи ее до Ростова, сбытъ угля, а равно и другихъ произведеній степной юго-восточной части Россіи долженъ значительно улучшиться, а посему—поднять промышленность Воронежской губерніи и земли Войска Донскаго.

Вслѣдствіе затрудненій, которыя могли встрѣтиться на заграничныхъ рынкахъ въ пріисканіи капитала для желѣзнодорожныхъ предпріятій, разрѣшенныхъ въ то время по нѣсколькимъ линіямъ, вопросъ о постройкѣ дороги отъ Воронежа до Грушевки, по журналу Комитета Высочайше утвержденному 21 Марта 1867 года, былъ отложенъ до болѣе удобнаго времени.

За тѣмъ г. Поляковъ, по соглашенію съ Войскомъ Донскимъ, принималъ на себя построеніе линіи отъ Аксая до Ростова, длиною $12^1/_2$ версты, на свой счетъ, не прибѣгая къ реализаціи капитала посредствомъ выпуска бумагъ. 30 Іюля 1867 года было Высочайше дозволено построить этотъ участокъ, и Грушевская линія вмѣстѣ съ этимъ участкомъ, открытымъ для движенія 10 Февраля 1868 года, изъ казеннаго завѣдыванія перешла въ распоряженіе строителя Аксайско-Ростовскаго участка — г. Полякова, который обязался уплатить Войску Донскому за Грушевско-Аксайскую линію 3.021.203,72 р. кред. съ тѣмъ, чтобы до уплаты этой суммы уплачивать Войску за пользованіе дорогой по 2.000 руб. въ годъ.

Въ 1869 году, когда Правительство нашло возможнымъ дать ходъ дѣлу о построеніи Воронежско-Ростовской линіи, поступило на построеніе ея, кромѣ заявленія отъ уполномоченнаго Воронежскимъ Земствомъ и Войскомъ Донскимъ—г. Полякова, нѣсколько другихъ, при чемъ нѣкоторые (братья Гладины, Струве) представляли подробно всѣ условія, другіе же (Шидловскій, князь Мещерскій, Губонинъ и Утинъ) заявляли желаніе участвовать въ конкуренціи.

Комитетъ гг. Министровъ въ засѣданіи своемъ—1 Іюля 1869 года, сообразивши точный смыслъ Высочайшихъ разрѣшеній — одного, состоявшагося по журналу Комитета желѣзныхъ дорогъ 21 Марта 1867 года, другаго — по докладу Военнаго Министра 20 Іюля того же года, призналъ, что, при обсужденіи предложеній по выдачѣ концессій на сооруженіе собственно Воронежско-Грушевской линіи, Правительство совершенно свободно въ своихъ дѣйствіяхъ, такъ какъ ни первое, ни второе изъ приведенныхъ Высочайшихъ повелѣній не заключали въ себѣ обѣщаній—оставить концессію непремѣнно за Воронежскимъ Земствомъ и Войскомъ Донскимъ. При важномъ же значеніи въ промышленномъ и торговомъ отношеніи Воронежско-Ростовской желѣзной дороги, по мнѣнію Комитета, желательно было бы сдать построеніе ея на болѣе выгодныхъ условіяхъ, что, какъ опытъ доказалъ, достигается примѣненіемъ Высочайше утвержденныхъ 18 Октября 1868 года правилъ о выдачѣ концессій при посредствѣ состязаній. Вслѣдствіе сего Комитетъ полагалъ: а) предоставить Министру Финансовъ, согласно Высочайше утвержденнымъ 18 Октября 1868 г. правиламъ, вызвать соискателей на сооруженіе Воронежско-Грушевской желѣзной дороги; б) въ случаѣ, если бы по состязанію означенная линія осталась за Земствомъ и Войскомъ—предоставить имъ концессію на всю линію отъ Воронежа до Ростова съ обязательствомъ продолжить Грушевско-Ростовскую дорогу до Ростовской станціи Таганрогской желѣзной дороги, и включить тогда въ нормальную концессію особыя дополнительныя условія; в) въ случаѣ же, если Воронежско-Грушевской участокъ останется за кѣмъ либо другимъ, то—предоставить Министрамъ Финансовъ и Путей Сообщенія, относительно соединенія въ одно предпріятіе и другихъ участковъ, войти въ соображеніе и соглашеніе какъ съ Войскомъ Донскимъ, такъ и съ Поляковымъ, принявшимъ себя, въ силу Высочайшаго разрѣше-

нія отъ 20 Іюля 1867 года, управленіе Грушевско-Ростовскимъ участкомъ, и сдѣлать по этому предмету представленіе.

Это рѣшеніе Комитета гг. Министровъ было Высочайше утверждено 8 Іюля 1869 года.

На бывшемъ 17 Іюля 1869 года состязаніи на Воронежско-Грушевскую желѣзную дорогу, длиною въ 537 верстъ, конкурентами были объявлены слѣдующія цѣны:

	на всю линію	на версту
Гладинымъ	28.350.000 мет. руб.	52.793 руб.
Струве	29.700.000 „ „	55.307 „
Поляковымъ	31.479.000 „ „	58.620 „
Губонинымъ	33.500.000 „ „	62.383 „

Тремя лицами, заявившими болѣе низшія цѣны, были представлены слѣдующія исчисленія стоимости поверстнаго сооруженія:

	Поляковъ. мет. руб.	Струве. мет. руб.	Гладинъ. мет. руб.
Отчужденіе	926	645	432
Изысканія.	372	214	120
Земляныя работы. . .	{4.300 куб. с. по 1,75 р.} 9.585	{4.050 куб. с. по 2 руб.} 9.334	{3.600 куб. с. по 1,6 р.} 6.192
Мосты и трубы	5.958	3.211	3.649
Песокъ	{176 куб. с. саж. по 8 р.} 1.700	{180 к. с. по 9 руб.} 1.945	{176 к. с. по 4,8 р.} 1.014
Щебень	{46 куб. с. по 20 руб.} 1.110	{54 куб. с. по 18 руб.} 1.167	{46 куб. с. по 9,6 р.} 530
Шпалы (1.400 шт.). .	1.858	1.093	1.086
Рельсы	8.727	6.345	7.968
Скрѣпленія	537	577	700
Разсыпка и укладка .	588	504	480
Телеграфъ.	200	150	160
Сторожевыя будки, казармы, переѣзды. .	1.087	955	680
Станціи	3.166	3.584	2.423
Водоснабженіе и мощеніе	529	725	567
Подвижной составъ. .	9.209	9.353	7.127
Разныя принадлежности	936	775	853
Инспекція	119	150	56
Администрація и залоги	1.871	1.290	2.000
Проценты	2.931	3.690	3.603
Реализація.	6.839	9.600	12.119
Непредвидѣнные расходы	372	—	1.034
Итого за версту . . .	58.620	55.307	52.793

Капиталъ, согласно нормальной концессіи, предполагалось образовать выпускомъ на $^1/_3$ акцій и на $^2/_3$ гарантированныхъ Правительствомъ облигацій.

Въ засѣданіи Комитета гг. Министровъ, бывшемъ 29 Іюля 1869 года, по поводу рѣшенія вопроса—кому изъ трехъ лицъ, заявившихъ болѣе низшія цѣны, выдать концессію, вышло разногласіе.

Три члена признавали преимущество за Поляковымъ, какъ за болѣе опытнымъ и надежнымъ строителемъ, и также въ виду того, что соединится такимъ образомъ въ одно предпріятіе эксплоатація по предполагаемой къ постройкѣ линіи съ эксплотаціею по находящемуся уже въ распоряженіи Полякова Грушевско-Ростовскому участку; кромѣ этого—Поляковъ обязывался безъ всякой субсидіи и гарантіи построить 3 версты соединительнаго пути между станціями желѣзныхъ дорогъ въ Ростовѣ, и принималъ владѣніе 80-ти верстнымъ участкомъ Грушевско-Ростовской дороги на свою отвѣтственность безъ Правительственной гарантіи, чѣмъ освобождалъ Правительство отъ данной имъ гарантіи на Грушевско-Ростовскую дорогу, на сумму въ 3.126.400 мет. руб. Предложеніе же братьевъ Струве подлежитъ устраненію, такъ какъ уменьшеніе цѣны сопряжено съ значительнымъ сокращеніемъ стоимости мостовыхъ сооруженій и рельсовъ, что, въ виду необходимой прочности дороги, не желательно было бы допустить. Что же касается предложенія Гладина то, во первыхъ, цѣны на подвижной составъ выставлены такія, при которыхъ снабженіе дороги доброкачественными паровозами и вагонами положительно не возможно; во вторыхъ, показано земляныхъ работъ, а равно каменныхъ и чугунныхъ трубъ, менѣе противъ разсмотрѣннаго въ Министерствѣ Путей Сообщенія проекта, а показаніе это основано на изысканіяхъ, предпринятыхъ самими Гладиными и еще не разсмотрѣнныхъ Министерствомъ; точно также цѣны на другіе матеріалы (щебень, шпалы) такъ низки, что непредставляется увѣренности въ надлежащемъ исполненіи предпріятія.

Большинство же членовъ Комитета находило, что Гладины, фирма которыхъ болѣе 40 лѣтъ занимается строительными работами, пріобрѣли всеобщую извѣстность и не можетъ быть посему сомнѣнія въ знаніи и надлежащей ихъ опытности въ строительномъ дѣлѣ. Что же касается до сомнѣнія въ хорошемъ исполненіи ими работъ и постановки доброкачественныхъ матеріаловъ и подвижнаго состава, являющемся вслѣдствіе выставленныхъ болѣе низкихъ цѣнъ, сравнительно съ Поляковымъ, то, согласно Высочайше утвержденнымъ техническимъ условіямъ, подробно въ нормальной концессіи выговореннымъ и принимаемымъ Гладиными, можно при бдительномъ надзорѣ Правительственной инспекціи достигнуть точнаго выполненія этихъ условій,—тѣмъ болѣе, что залогъ въ 750.000 руб., ими представляемый, можетъ служить надежнымъ для того обезпеченіемъ.

Въ виду же того, что состязаніе было вызвано лишь на сооруженіе Воронежско-Грушевской желѣзной дороги и что, на основаніи Высочайше утвержденнаго 9 Іюля 1869 года положенія Комитета гг. Министромъ, предоставлено Министрамъ Финансовъ и Путей Сообщенія, въ случаѣ предоставленія Воронежско-Грушевской линіи кому-либо другому, помимо Полякова,

войти въ особое соображеніе—на какихъ условіяхъ можетъ быть дана концессія и на остальную часть до Ростова,—при настоящемъ разсужденіи, вслѣдствіе сего, не должны быть принимаемы ни какія преимущества, выходящія за предѣлы нормальной концессіи, положенной въ основаніе вызванныхъ Правительственныхъ торговъ. По всѣмъ симъ соображеніямъ большинство членовъ Комитета Министровъ полагало — дабы не подорвать довѣрія къ Правительственнымъ распоряженіямъ по желѣзно-дорожнымъ предпріятіямъ наиболѣе основательныхъ и надежныхъ нашихъ строителей и съ тѣмъ вмѣстѣ не ослабить обнаружившихся благопріятныхъ послѣдствій принятаго Правительствомъ начала состязаній, сооруженіе и эксплоатацію Воронежско-Грушевской желѣзной дороги, на точномъ основаніи Высочайше утвержденной для сего нормальной концессіи и техническихъ къ ней условій, предоставить строителямъ Гладинымъ.

На журналѣ Комитета послѣдовала въ 16 день Августа 1869 года Высочайшая резолюція: ,,исполнить по мнѣнію трехъ членовъ".

Такимъ образомъ сооруженіе этой дороги было передано г. Полякову.

По концессіи Воронежско-Ростовская линія составляла со всѣми ея частями одно предпріятіе, подраздѣляясь на два отдѣла: первый—отъ Воронежа до ст. Максимовской на Грушевской дорогѣ, второй—отъ сей послѣдней станціи до г. Ростова, съ вѣтвями—до Ростовской станціи Харьковско-Азовской желѣзной дороги и отъ Максимовской станціи къ каменноугольнымъ копямъ. Чрезъ два года построеніе должно было быть окончено. Капиталъ Общества на всю Воронежско-Ростовскую дорогу опредѣлялся въ 36.168.600 мет. руб.; для перваго отдѣленія—31.479.000 мет. руб., изъ коихъ $^1/_3$ образуется выпускомъ акцій, а $^2/_3$ — гарантированныхъ Правительствомъ облигацій; для втораго отдѣленія—въ 4.689.600 мет. руб., образуемыхъ выпускомъ негарантированныхъ акцій. Общество должно уплатить Войску Донскому 3.021.203,73 кредит. рубля, на основаніи договора заключеннаго Поляковымъ съ Начальствомъ сего Войска. За суммы, отпущенныя Обществу по облигаціямъ перваго отдѣленія дороги, Общество ежегодно должно уплачивать Правительству $5^1/_{10}$% съ нарицательной цѣны облигацій, изъ коихъ 5%—со дня отпуска денегъ Обществу, а $^1/_{10}$% для погашенія—со дня открытія движенія. Длина линіи отъ Воронежа до Максимовской станціи не должна составлять болѣе 540 верстъ; земляное полотно—для двойнаго пути, разстояніе между станціями не должно превышать 25 верстъ, и ихъ не должно быть менѣе 29-ти.

Къ работамъ было приступлено въ Маѣ 1870 года.

Направленіе дороги и продольная профиль утверждены по докладу Департамента желѣзныхъ дорогъ 22 Февраля 1871 г.

Въ Декабрѣ мѣсяцѣ 1870 года былъ готовъ участокъ отъ Воронежа до станціи Лиски—на Дону, протяженіемъ въ 86 верстъ, и по освидѣтельствованіи былъ открытъ для товарнаго и пассажирскаго движенія. Ходъ работъ по остальной части линіи замедлился, частію—по случаю франко-прусской войны, во время которой для полученія изъ-заграницы рельсовъ, подвижнаго состава и другихъ принадлежностей представлялись большія затрудненія, частію же—вслѣдствіе пріостановки работъ въ зиму 1870 г. по причинѣ ея суровости и необыкновеннаго разлитія весеннихъ водъ, повредившихъ нѣкоторыя произведенныя осенью работы и препятствовавшихъ долгое время приступить къ работамъ весною.

17 Октября 1871 года Правленіе донесло, что дорога готова на всемъ протяженіи и просило назначить коммисію для ея освидѣтельствованія.

Коммиссія, произведя освидѣтельствованіе, нашла что нѣкоторыя недодѣлки (не вездѣ полотно было готово для двухъ путей, мостъ чрезъ Донъ устроенъ былъ временной—деревянный, не достаточное количество подвижнаго состава, доставка котораго была задержана заграничными заводами, и нѣкоторыя другія) не препятствовали открытію правильнаго движенія, такъ какъ вполнѣ готовый одиночный путь и временный, въ достаточномъ количествѣ, наемъ подвижнаго состава у другихъ дорогъ на первое время обезпечивалъ безостановочность движенія. Всѣ недодѣлки строитель обязался закончить къ Ноябрю мѣсяцу 1872. года 28 Ноября 1871 года было открыто движеніе по всему протяженію Воронежско-Ростовской желѣзной дороги.

Линія начинается отъ ст. Раздѣльной Козловско-Ворнежской дороги, находящейся въ разстояніи отъ г. Воронежа по этой дорогѣ на 7 верстъ, идетъ по лѣвой сторонѣ Дона въ недалекомъ разстояніи, пересѣкаетъ его на 86-й верстѣ (мостъ въ 162 саж.), далѣе идетъ по правой сторонѣ Дона; оставляя Донъ, вступаетъ въ землю Войска-Донскаго, пересѣкаетъ Донецъ на 427-й верстѣ (мостъ въ 100 саж.) и подходитъ къ ст. Максимовки Грушевской дороги. Протяженіе линіи до ст. Максимовки 523,50 вер. Протяженіе же Грушевской дороги съ вѣтвями (отъ ст. Максимовки къ каменноугольнымъ копямъ—къ Грушевкѣ—5 вер. а къ Атюктѣ—6 вер., вѣтвь въ г. Ростовѣ къ Гниловской ст. Азовской дороги—2,47 вер.), составляетъ 81 версту. Всего Воронежско-Ростовская дорога имѣетъ 604,50 верстъ.

Станцій II класса—5, III класса—4, IV класса—15 и одна полустанція.

Дорога дѣлится на 2 отдѣленія: I отд.—отъ Воронежа до ст. Максимовки, II отд.—отъ Максимовки до Ростова со всѣми вѣтвями.

Въ Общемъ Собраніи акціонеровъ Воронежско-Ростовской желѣзной дороги въ Сентябрѣ мѣсяцѣ 1869 года былъ возбужденъ вопросъ о сліяніи двухъ Обществъ—Воронежско-Ростовской и Козловско-Воронежской желѣзныхъ дорогъ въ одно. По утвердительному рѣшенію Общаго Собранія акціонеровъ Правленіе Общества вошло въ соглашеніе съ Правленіемъ Общества Казловско-Воронежской желѣзной дороги и, совмѣстно съ нимъ, ходатайствовало въ Іюнѣ мѣсяцѣ 1870 года предъ Правительствомъ о разрѣшеніи на соединеніе этихъ Обществъ, предствляя при этомъ одобренный акціонерами той и другой стороны проектъ Общаго Устава.

Около этого же времени поступило въ Министерство Путей Сообщенія отъ Правленія Общества Воронежско-Ростовской желѣзной дороги слѣдующее ходатайство:

По условіямъ нормальной концессіи, по которой Общество 16 Августа 1869 г. получило право на построеніе Воронежско-Ростовской желѣзной дороги, капиталъ Общества на Воронежско-Грушевскій участокъ долженъ былъ образоваться: изъ $1/3$ акцій, на сумму—10.493.000 м. р. и $2/3$ гарантированныхъ Правительствомъ облигацій, на сумму—20.986.000 м. р. Общество же, принимая эти условія, расчитывало на благопріятное положеніе въ то время денежнаго рынка въ отношеніи желѣзно-дорожныхъ акцій; между тѣмъ эти выгодныя обстоятельства вскорѣ измѣнились, подписка на акціи не оправдала ожиданій и многіе изъ подписавшихся отказались отъ уплаты послѣдующихъ взносовъ. При затруднительности, такимъ образомъ, реализовать акціи, по возможности, безъ значительныхъ потерь, и въ виду необходимаго исполненія нѣкоторыхъ дополнительныхъ работъ Правленіе Общества поставлено было въ необходимость, съ согласія Общаго Собранія акціонеровъ, ходатайствовать предъ Правительствомъ объ измѣненіи условій образованія капитала, именно: увеличить облигаціонный капиталъ до $3/4$ всей суммы, а акціонерный—уменьшить до $1/4$. При этомъ учредитель Общества принималъ обратно тѣ акціи, по которымъ не дѣлалось дополнительныхъ взносовъ, возвративши уплаченныя по нимъ деньги.

Это ходатайство, согласно положенію Комитета гг. Министровъ, и было Высочайше разрѣшено 23 Апрѣля 1871 г.

Такимъ образомъ основной капиталъ I отдѣленія дороги представлялъ $1/4$ акцій, на сумму—7.869.750 мет. руб. и $3/4$ гарантированныхъ облигацій, на сумму—23.609.250 мет. р. Число же акцій на соотвѣтствующую прибавленію сумму въ видѣ облигацій было уничтожено.

20 Мая 1872 года было Высочайше утверждено, по положенію Комитета гг. Министровъ, соглашеніе между Войскомъ Донскимъ и Обществомъ Воронежско-Ростовской дороги. По этому соглашенію Общество обязалось уплатить Войску 3.021.203,72 кр .р. за Грушевскій участокъ 5%-ми гарантированными Правительствомъ бумагами, по номинальной ихъ цѣнѣ, въ теченіе 12 мѣсяцевъ со дня увѣдомленія Общества объ утвержденіи этого согласія. Въ обезпеченіе же вѣрности исполненія этого обязательства служило: во первыхъ—Аксаевско-Ростовскій участокъ, построенный на счетъ Общества, во вторыхъ—залогъ въ видѣ акцій Воронежско-Грушевской дороги на номинальную сумму 300.000 руб. Въ случаѣ неисполненія Обществомъ обязательства уплатить къ сроку 3.021.203,72 кр. р. 5%-ми гарантированными Правительствомъ бумагами, вся Грушевско-Ростовская дорога и вышеприведенный залогъ поступали въ собственное распоряженіе Войска. Этимъ обязательствомъ Правленіе Общества было поставлено въ затруднительное финансовое положеніе, такъ что въ Декабрѣ мѣсяцѣ 1872 г. оно ходатайствовало предъ Правительствомъ о замѣнѣ акцій II отдѣленія дороги гарантированными Правительствомъ облигаціями, на сумму—3.021.203,72 кр. р. съ тѣмъ, чтобы выдать эти облигаціи Войску, а на остальныя же акціи Воронежско-Ростовской дороги—просило временной 15-ти лѣтней 5% гарантіи Правительства.

Въ ходатайствѣ этомъ представлены были слѣдующія доводы:

1) Испрашиваемая гарантія, составляющая въ годъ 711.930 рублей, обезпечивалась, въ случаѣ рѣшенія вопроса о соединеніи Обществъ Воронежско-Ростовской и Козловско-Воронежской желѣзныхъ дорогъ, излишкомъ дохода съ Козловско-Воронежской дороги, простирающимся до 50.000 руб. и доходомъ съ Грушевско-Ростовской *), составляющимъ 350.000 р., всего—400.000 руб., такъ что Правительству пришлось бы приплачивать въ первые два—три года всего около 300.000 р.; между тѣмъ какъ при соединеніи двухъ дорогъ расходы непремѣнно сократятся, а посему и приплата по гарантіи еще должна быть меньше. 2) Обязательства, принимаемыя Обществами по перевозкѣ почтъ и войска, по счетамъ Правленія, сокращаютъ на сумму 80.000 р. ежегодный расходъ казны, ибо, по проекту Общаго Устава, полагается безплатный провозъ почтъ, а тарифъ перевозки войскъ вмѣсто 30%, какъ положено по уставу Воронежско-Козловской дороги, уменьшится на 75%. 3) Только крайняя необходимость, вызванная хотя временными, но исключительными условіями, побуждаетъ Общество соединить доходъ трехъ отдѣленій и подчиниться условіямъ проектированнаго Общаго Устава, представляющимъ много неудобствъ и потерь для Общества на все время концессіи, тогда какъ самая помощь испрашивается не только временная, но и номинальная.

Слѣдующая таблица показываетъ въ какомъ финансовомъ положеніи находилась та и другая дорога.

---

*) На основаніи дополнительныхъ условій къ нормальной концессіи на Воронежско-Грушевскую дорогу—доходы съ II отдѣленія обращаются въ дивидендъ по акціямъ сего отдѣленія, не смѣшиваясь съ доходомъ I отдѣленія.

Дороги.		Длина.	Акціи		Облигаціи.	Всего.	
			гарантирован.	негарантиров.	гарантирован.		
Воронежско-Козловская.		167,23 вер.	6.454.724	—	4.163.190	10.617.914	Требовалось уплаты гарантіи Правительства отъ 1868 г. до 1872 г.
Воронежско-Ростовская.	I отд.—Воронежско-Грушевская.	523,80 вер	—	7.869.768	23.609.250	31.479.018	Требовалось уплаты гарантіи по облигаціямъ, а за 1872 годъ также предвидѣлся дефицитъ.
	II отд. — Грушевско-Ростовская, съ вѣтвями — къ Грушевкѣ, Атюктѣ и по г. Ростову.	81 вер.	—	4.689.600	—	4.689.600	Чистый доходъ считался отдѣльно отъ I отдѣленія. Въ 1868—1871 гг. составлялъ: 215.789 р.; 275.900 р.; 310.600 р.; 275,900 р. За 1872 г. ожидалось дохода до 355.000 руб.
Итого . . .		771,73	6.454.724	12.559.368	27 772.440	46.786.532	
			19.014.092				

По соглашенію съ Министромъ Финансовъ и съ Правленіями Обществъ Козловско-Воронежской и Воронежско-Ростовской желѣзныхъ дорогъ, соединеніе этихъ двухъ дорогъ оказалось возможнымъ допустить на слѣдующихъ главнѣйшихъ основаніяхъ:

а) Желѣзныя дороги—Козловско-Воронежская и Воронежско-Ростовская соединяются въ одну дорогу при общемъ счетѣ доходовъ и расходовъ, съ образованіемъ общаго капитала на $^1/_4$ акцій и на $^3/_4$ облигацій, именно:

акціи гарантированныя на сумму	6.454.724 мет. руб.
,, не гарантированныя	5.241.909 мет. руб.
	11.696.633 мет. руб.
облигаціи гарантированныя на сумму	35.089.899 мет. руб.
Всего . . .	46.786.532 мет. руб.

Такимъ образомъ прежнія негарантированныя акціи на сумму—7.317.459 мет. рублей замѣнились облигаціями.

b) Облигаціи, на нарицательный капиталъ 7.317.459 м. р., подлежащія къ выпуску взамѣнъ уничтожаемыхъ акцій, Правительство оставляетъ за собою, и изъ нихъ: 2.417.000 м. р. передается Войску Донскому въ уплату за Грушевскую дорогу, а остальные—4.900.459 р. выплачиваются Обществу по 84 р. за 100 нарицательнаго капитала облигацій, по представленіи къ уничтоженію на равную сумму акцій.

c) Обѣ дороги подчиняются всѣмъ правиламъ, заключающимся, въ послѣднее время, въ уставахъ желѣзно-дорожныхъ Обществъ.

При такихъ условіяхъ, по мнѣнію г. Министра Путей Сообщенія, отъ соединенія упомянутыхъ дорогъ, можно было ожидать слѣдующихъ выгодъ: сокращеніе расходовъ по администраціи, составъ которой, при соединеніи дорогъ въ одно управленіе, неизбѣжно долженъ уменьшиться; сокращеніе расходовъ казны по перевозкѣ войскъ и почтъ; достиженіе взаимнаго содѣйствія обѣихъ дорогъ подвижнымъ составомъ; удешевленіе перевозки сала и минеральнаго топлива, такъ какъ обѣ дороги, при соединеніи ихъ, подчиняются пониженному на эти предметы тарифу, принятому для разрѣшенныхъ въ послѣдніе годы желѣзныхъ дорогъ. Что же касается до финансовой комбинаціи, при которой предполагалось соединеніе этихъ дорогъ, то, по мнѣнію Министра, къ допущенію ея представлялись слѣдующія обстоятельства: а) Козловско-Воронежская дорога уже даетъ такой доходъ, при которомъ не требуется уплаты Правительственной гарантіи; б) I Отдѣленіе Воронежско-Ростовской дороги до сихъ поръ не только не давало чистаго дохода, но не хватало даже дохода на покрытіе расходовъ по эксплуатаціи; въ послѣдствіи же, въ особенности съ окончаніемъ Ростовско-Владикавказской желѣзной дороги, доходъ непремѣнно долженъ увеличиться и при этомъ окажется сперва хотя нѣкоторый, а потомъ и болѣе значительный чистый доходъ, который и пойдетъ въ счетъ гарантіи; в) по II отдѣленію Воронежско-Ростовской дороги чистый доходъ, судя по прежнимъ годамъ, составитъ 300.000 кр. р.;—вся эта сумма, при соединеніи дорогъ, обращается въ дивидентъ по акціямъ собственно II отдѣленія; г) при соединеніи дорогъ Правительственная гарантія должна увеличиться на 373.190 м. р., составляющихъ $5^1/_{10}\%$ на капиталъ 7.317.190 руб. мет., который образуется отъ замѣна на эту сумму акцій облигаціями; на покрытіе же этой гарантіи пойдетъ весь чистый доходъ по II отдѣленію Воронежско-Ростовской дороги, а равно и избытокъ по Козловско-Воронежской дорогѣ; такъ что замѣна не гарантированныхъ акцій гарантированными облигаціями, съ увѣренностію можно полагать, не потребуетъ со стороны Правительства особыхъ пожертвованій.

Кромѣ вышеизъясненныхъ обстоятельствъ въ пользу соединенія этихъ дорогъ, съ замѣною части акцій облигаціями,

представлялось еще и то, что лишь при такомъ условіи обѣ дороги могутъ быть приведены въ надлежащее устройство; ибо на Козловско-Воронежской желѣзной дорогѣ долженъ быть дополненъ подвижной составъ и уложены запасные пути, что для полнаго окончанія необходимо также произвести и на Воронежско-Ростовской дорогѣ; но Общества къ тому достаточно средствъ не имѣли. Въ этихъ видахъ истребована была разцѣночная вѣдомость на всю линію отъ Козлова до Ростова по недодѣлкамъ и недопоставкамъ, которыхъ оказалось на 400.000 металлич. рублей, и эта сумма, по мнѣнію Министра Путей Сообщенія, должна быть удержана Правительствомъ до исполненія работъ.

Комитетъ гг. Министровъ въ засѣданіяхъ своихъ, бывшихъ 14, 28 Августа и 25 Сентября 1873 года, вполнѣ согласившись съ выше представленными доводами г. Министра Путей Сообщенія, призналъ полезнымъ допустить соединеніе Обществъ Козловско-Воронежской и Воронежско-Ростовской желѣзныхъ дорогъ на проектированныхъ Министрами Путей Сообщенія и Финансовъ основаніяхъ.

Въ 15 день Сентября 1873 года послѣдовало на положеніе Комитета Высочайшее утвержденіе.

К.

18. Бресто-Граевская желѣзная дорога.

Переговоры Министерства Путей Сообщенія съ Обществомъ Восточно-Прусской желѣзной дороги о продолженіи Кенигсберго-Лыковской линіи по нашимъ владѣніямъ начались еще въ Январѣ мѣсяцѣ 1861 года (см. Сборникъ 1868 года стр. 262). По журналу Комитета желѣзныхъ дорогъ удостоившемуся Высочайшаго утвержденія 10 Ноября 1867 г., положено было объявить представителямъ Общества Восточно-Прусско-Южной желѣзной дороги, чтобы они внесли въ Комитетъ гг. Министровъ полный проектъ концессіи на желѣзную дорогу отъ Лыка чрезъ Бѣлостокъ до Брестъ-Литовска, и при томъ—дорога отъ Брестъ-Литовска до Бѣлостока должна строиться одновременно съ дорогой отъ Бѣлостока до Лыка, безъ всякой со стороны Правительства гарантіи; сооруженіе же и эксплоатація должны подчиняться всѣмъ безъ исключенія правиламъ, которымъ подчиняются другія частныя желѣзныя дороги въ Россіи.

11 Января 1868 года разрѣшено было Обществу произвести на свой счетъ изысканія. Въ Февралѣ 1869 года представителемъ Общества Графомъ Лендорфомъ былъ представленъ проектъ концессіи, планы и чертежи предполагаемой постройки.

По проекту протяженіе дороги—198,59 вер., всѣхъ станцій полагалось—15, мостовъ большихъ и малыхъ—140; общая стоимость работъ опредѣлялась въ 13.761.500 метал. рублей по 70.000 мет. руб. на версту. На строительный капиталъ, до открытія движенія причиталось—5%; при сбытѣ акцій потеря на курсѣ—30%; такъ что весь капиталъ опредѣлялся, по выключеніи потери при реализаціи и процентовъ во время постройки (4.849.989 мет. руб.), въ 8.911.511 мет. руб.

Проектъ этотъ былъ разсмотрѣнъ въ Департаментѣ желѣзныхъ дорогъ 23 Іюля 1869 г. и найденъ не удовлетворительнымъ какъ относительно технической, такъ и финансовой стороны; посему возвращенъ былъ Обществу для передѣлки съ присовокупленіемъ слѣдующихъ главнѣйшихъ замѣчаній: чтобы полотно предполагаемой дороги, при пересѣченіи съ полотномъ С.-Петербурго-Варшавской, не было въ одномъ нимъ уровнѣ, а приходило бы — или ниже или выше; чтобы разстояніе между станціями не превышало 25 верстъ; чтобы вмѣсто предполагаемыхъ деревянныхъ мостовъ, съ отверстіемъ отъ 0,285 до 1,14 саж., были проектированы каменныя или чугунныя трубы, въ мостахъ же большихъ размѣровъ верхнія ихъ части непремѣнно—желѣзныя; чтобы размѣры нормальной поперечной профили были сходны съ таковыми же на другихъ дорогахъ.

Вновь представленный, исправленный, согласно замѣчаніямъ Департамента желѣзныхъ дорогъ, проектъ былъ разсмотрѣнъ въ Комитетѣ гг. Министровъ въ засѣданіи 15 Декабря 1869 года. Хотя въ проектѣ и встрѣчались нѣкоторыя отступленія, а именно: устройство полотна для одного лишь пути, открытіе дороги — при неполномъ подвижномъ составѣ; но въ виду того, что это вызывалось уважительными обстоятельствами, по рѣшенію Комитета гг. Министровъ опредѣлено—допустить эти отступленія, сдѣлавши слѣдующія въ проектѣ исправленія для большаго согласованія съ проектомъ на Либавскую дорогу: Общество обязано составить въ Россіи, на основаніи Русскихъ законовъ, отдѣльное Общество для устройства этой дороги; срокъ права владѣнія дорогой вмѣсто 85, назначить 81 годъ; по неимѣнію свѣдѣній о цѣнности акцій Восточно-Прусской желѣзной дороги,—не принимать ихъ въ залогъ. Основной же капиталъ на построеніе, исчисленный въ 12.396.280 мет. руб., что на версту составляетъ около 62.000 мет. руб., Комитетъ гг. Министровъ, сравнивая съ основными капиталами Либавской и Московско-Смоленской желѣзныхъ дорогъ, находилъ преувеличеннымъ.

Разсмотрѣть основанія принятыя Обществомъ при исчисленіи поверстной стоимости и опредѣлить ту цѣну, свыше которой не можетъ быть выдана испрашиваемая концессія, Комитетъ, съ Высочайшаго соизволенія, поручилъ особому Присут-

ствію, составившемуся изъ Генералъ-Адъютантовъ Чевкина и Милютина, Инженеръ—Генерала Мельникова, Статсъ-Секретаря Рейтерна и Генералъ-Маіора Графа Бобринскаго.

Присутствіе, по внимательному и подробному разсмотрѣнію какъ разцѣночной вѣдомости, такъ и разсчетовъ по реализаціи капитала, нашло опредѣленную выше поверстную стоимость очень высокою, и пришло къ заключенію, что можно допустить предѣломъ поверстной цѣны 57.500 мет. руб.

На эти условія Общество изъявило согласія и концессія была Высочайше утверждена 26 Декабря 1869 года.

Такимъ образомъ капиталъ опредѣлялся въ 13.353.300 кр. р. или 11.500.000 мет. руб. и образовывался выпускомъ 133.533 акцій — по 100 кр. рублей каждая. Ни въ составленіи капитала, ни въ гарантіи Правительство участія не принимало.

По проекту общее протяженіе дороги не должно превышать 203 верстъ. Подвижной составъ долженъ быть въ количествѣ не менѣе 8 пассажирскихъ и 36 товарныхъ паровозовъ, 26 пассажирскихъ, 6 багажныхъ и 730 товарныхъ вагоновъ; впрочемъ, при открытіи движенія дозволялось ограничиться 8 пассажирскими и 22 товарными паровозами, 22 пассажирскими, 6 багажными вагонами и 400 товарными вагонами и платформами съ тѣмъ, чтобы остальное количество подвижнаго состава было поставлено на счетъ основнаго строительнаго капитала въ срокъ, который будетъ назначенъ Министерствомъ Путей Сообщенія, если окажется въ подвижномъ составѣ недостатокъ.

Учредители Общества передали устройство Бресто-Граевской дороги оптомъ за полную концессіонную сумму Доктору Страусбергу, который также принялъ на себя ручательство въ образованіи всего капитала, потребнаго на сооруженіе дороги.

По условіямъ подписки за акціи требовалось вносить деньги въ слѣдующіе сроки:

При подпискѣ	20 руб.,
въ Іюнѣ 1870 г.	15 ,,
въ Августѣ 1870 г.	20 ,,
въ Октябрѣ 1870 г.	15 ,,
въ Январѣ 1871 г.	17 ,,
Всего...	87 руб.

При подпискѣ всѣ акціи были разобраны и акціонерами внесено по 20 руб. за каждую акцію. Относительно срока втораго взноса Правленіе, въ виду достаточности денежныхъ средствъ, нашло возможнымъ сдѣлать для лицъ, пріобрѣтшихъ акціи, облегченіе, а именно — продлило срокъ втораго взноса до 5 Октября 1870 года. Затѣмъ Правленіе еще нѣсколько разъ откладывало срокъ втораго взноса. Но не смотря на эти облегченія, къ 20 Февраля 1871 года остались не оплаченными вторымъ взносомъ 63.423 акціи. Посему строитель Страусбергъ вынужденъ былъ заключить съ Берлинскимъ Обществомъ Торговли и съ С.-Петербургскимъ Частнымъ Коммерческимъ Банкомъ условіе, по которому учрежденія эти приняли на себя обязательство снабдить Общество Бресто-Граевской желѣзной дороги суммою равною недоплатѣ втораго взноса по 63.423 акціямъ.

За невозможностію помѣстить—ни на Петербургской, ни на заграничныхъ биржахъ новыя акціи, которыя слѣдовало бы выпустить, въ силу 2.164 ст. т. X Св. Зак. Гр. части 1, взамѣнъ не оплаченныхъ вторымъ взносомъ, Страусбергъ предложилъ Правленію замѣнить эти 63.423 акціи выпускомъ такого же количества 5% облигацій на сумму 4.249.341 кред. руб.

Хотя обращеніе такого значительнаго числа акцій въ 5% облигаціи могло бы уронить цѣну оставшихся акцій, и на первое время уменьшить дивидендъ по нимъ; но, принявъ во вниманіе не надежное состояніе денежныхъ дѣлъ Страусберга и не имѣя другаго исхода изъ затруднительнаго положенія, Правленіе вынуждено было принять это предложеніе, чтобы найти средства, необходимыя для окончательнаго сооруженія дороги. Согласно рѣшенію Общаго Собранія акціонеровъ, бывшаго посему поводу въ Іюлѣ мѣсяцѣ 1871 г., Правленіе Общества, во избѣжаніе всякаго нарѣканія относительно уничтоженія неоплаченныхъ вторымъ взносомъ акцій, предоставило владѣльцамъ этихъ акцій сдѣлать второй взносъ до 1 Сентября того же года.

Къ этому сроку, въ число 63,423 акцій, еще поступила уплата по 433 акціямъ. За симъ Правленіе вошло къ Министру Финансовъ съ ходатайствомъ о выпускѣ, взамѣнъ неоплаченныхъ 62.990 акцій, на сумму— 6.299.000 кред. руб., не гарантированныхъ Правительствомъ облигацій.

С.-Петербургскій Коммерческій Банкъ, какъ представитель Берлинскаго Синдиката Банкировъ, владѣющихъ наибольшимъ количествомъ акцій, заключилъ съ Обществомъ Бресто-Граевской дороги договоръ относительно выпуска и реализаціи облигацій; при чемъ, для устраненія какихъ либо недоразумѣній при разрѣшеніи этого ходатайства, счелъ необходимымъ войти въ соглашеніе съ большинствомъ владѣльцевъ предполагаемыхъ къ уничтоженію акцій, вслѣдствіе чего скупилъ у нихъ 58.526 акцій, которыя и представилъ въ распоряженіе Статсъ-Секретаря Рейтерна; по остающимся же 4.464 не оплаченнымъ акціямъ, на случай какихъ либо претензій со стороны ихъ владѣльцевъ, Банкъ предоставилъ въ обезпеченіе равное количество вполнѣ оплаченныхъ акцій Общества Бресто-Граевской желѣзной дороги.

17 Декабря 1871 года это ходатайство Общества, съ Высочайшаго соизволенія, было удовлетворено.

Такимъ образомъ капиталъ на построеніе дороги — въ 13.353.300 кред. рублей. составлялся: изъ 70.543 акцій, по 100 кр. руб. каждая, а остальная сумма— 6.299.000 кр. руб. образовывалась выпускомъ не гарантированныхъ Правительствомъ облигацій.

Такъ какъ работы по сооруженію шли очень медленно, то въ Октябрѣ 1872 года была назначена Коммисія съ

цѣлью, привести въ ясность недодѣлки и опредѣлить мѣры, которыя должны принять строители для скорѣйшаго приведенія работъ къ полному окончанію. По разслѣдованіи, Коммиссія пришла къ такому заключенію: для болѣе скорѣйшаго окончанія дороги необходимо отмѣнить прежнюю пріемку годныхъ рельсовъ—посредствомъ клейменія, и замѣнить ее отмѣткой масляной краской; потомъ, считало необходимымъ обязать строителей принимать ежедневно рельсы въ количествѣ не менѣе 2.000 штукъ. Мѣры эти Коммиссія считала настоятельно нужными въ виду того, что линія находится на столько въ законченномъ и удовлетворительномъ положеніи, что для открытія по ней движенія не доставало только рельсоваго пути.

30 Мая 1873 года Правленіе Общества обратилось съ ходатайствомъ о назначеніи Коммисіи для освидѣтельствованія дороги. Но инспекторъ дороги телеграммой 3 Іюня извѣстилъ, что путь еще не готовъ; посему командированіе Коммисіи г. Министромъ было отложено до Іюля мѣсяца.

По освидѣтельствованію оказалось, что линія, согласно съ утвержденнымъ планомъ, начинается у г. Брестъ-Литовска съ сѣверной его стороны и идетъ въ направленіи къ с. Граеву, пересѣкая долины 4 рѣкъ, принадлежащихъ къ бугскому бассейну, а именно: Лѣсной, Нарева, Супоросли и Бобра, и кромѣ этого пересѣкаетъ нѣсколько долинъ рѣкъ менѣе замѣчательныхъ. Проходя около г. Высока-Литовска, линія изгибается, вслѣдствіе гористой мѣстности; идетъ далѣе на г. Клещели, сохраняя почти прямое направленіе, и проходитъ около г. Бѣльска; отъ Бреста до Бѣльска линія идетъ близь почтовой дороги, уклоняясь отъ нея то вправо, то влѣво, отъ Бѣльска же оставляетъ почтовую дорогу и, избѣгая болотистую почву, пересѣкаетъ р. Наревъ въ узкомъ мѣстѣ,—гдѣ рѣка имѣетъ два рукава. Переходя Наревъ, линія, изогнувшись два раза, подходитъ къ г. Бѣлостоку. За невозможностію вслѣдствіе болотистой мѣстности пересѣчь С.-Петербурго-Варшавскую желѣзную дорогу у самаго Бѣлостока, пересѣкаетъ ее въ разстояніи 3 верстъ отъ этого города. Близь же ст. Старосельцы отдѣляется соединительная вѣтвь къ ст. Бѣлостокъ С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги, длиною въ 4 вер. 96 саж. Далѣе линія спускается въ долину р. Супоросли, проходитъ С.-Петербурго-Варшавское шоссе, и пересѣкаетъ рѣку Супоросль, проходя около города Кнышина. По пересѣченіи р. Бобра входитъ въ предѣлы Царства Польскаго. Здѣсь проходитъ по глубокому торфяному болоту, пересѣкая мостомъ проходящій по срединѣ этого болота каналъ, потомъ направляется по правому берегу рѣки Бобра и подходитъ къ с. Граево.

Длина линіи—199 вер. 276 саж., а съ соединительной вѣтвью отъ ст. Старосельцы къ г. Бѣлостоку—203 вер. 372 с.

Горизонтальныхъ линій—40,6%; подъемовъ—26.73%, скатовъ—32,41%, прямыхъ—77%, кривыхъ—22%, запасныхъ путей оказалось уложенными на протяженіи 26,63 версты.

Всѣхъ станцій 15, изъ нихъ: II класса—3, III класса—5, IV класса—3 и V класса—3.

Въ ст. Граево на счетъ строительнаго капитала построена таможня.

Подвижной составъ доставленъ былъ въ слѣдующемъ количествѣ: паровозовъ товаро-пассажирскихъ—8, товарныхъ—27, вагоновъ пассажирскихъ I и II класса—3, III класса—2; вагоновъ багажныхъ—6, вагоновъ товарныхъ и платформъ—730. Такъ какъ Эльбинскій заводъ,—гдѣ былъ заказанъ подвижной составъ, не могъ доставить ко времени открытія дороги всего числа заказанныхъ вагоновъ, то Правленіе, для обезпеченія правильнаго движенія на линіи, до поставки означеннымъ заводомъ вагоновъ, наняло у Главнаго Общества и отъ Общества Ландваро-Роменской желѣзной дороги смѣшанныхъ вагоновъ I и II класса—2, пассажирскихъ II класса—4, пассажирскихъ III класса—10.

По журналу Техническо-Инспекторскаго Комитета разрѣшено было открыть движеніе 28 Іюля 1873 года.

К.

---

19. Скопинская желѣзная дорога.

Вопросъ о Скопинской желѣзной дорогѣ былъ возбужденъ Скопинскимъ Уѣзднымъ Земскимъ Собраніемъ, которое еще въ 1866 году ходатайствовало черезъ Рязанскаго губернатора объ утвержденіи составленнаго имъ проекта концессіи на Скопинско-Кораблинскую желѣзную дорогу.—Въ Октябрѣ того же года, проектъ этотъ, вмѣстѣ съ приложеніями къ нему, былъ препровожденъ Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ въ Министерство Путей Сообщенія.

Главнѣйшія основанія проекта заключались въ слѣдующемъ: Скопинское Земство, въ качествѣ учредителя, обязывается составить Общество для проведенія желѣзной дороги отъ г. Скопина до Кораблинской станціи Рязанско-Козловской желѣзной дороги. Капиталъ, требующійся для сооруженія дороги, считая длину ея въ 32,5 версты, опредѣляется въ 2.275.000 руб. кред. (что составитъ по 60.000 руб. кред. на версту). Общество владѣетъ дорогою 81 годъ. Правительство гарантируетъ годовой доходъ съ дороги въ $5\frac{1}{10}$% на весь капиталъ (5% интереса и $\frac{1}{10}$% погашенія). Во все время построенія дороги Обществу дозволяется безпошлинно ввозить изъ-заграницы рельсы съ принадлежностями, подвижной составъ, матеріалы и прочіе предметы для постройки и эксплоатаціи желѣзной дороги необходимые.

Послѣ возвращенія этого проекта Земству для исправленія, и послѣ новаго его представленія въ Министерство, уполномоченному Скопинскаго Земства г. Рыкову было объявлено, что ходатайство Земства о дарованіи ему концессіи на Скопинскую дорогу удовлетворено быть не можетъ, такъ какъ Скопинская линія не вошла въ Высочайше утвержденную 27 Декабря 1868 года сѣть желѣзныхъ дорогъ. Къ этому было добавлено, что заявленная Земствомъ поверстная стоимость, не смотря на согласіе Земства понизить ее до 63.000 руб., слишкомъ высока и что въ Министерствѣ Путей Сообщенія имѣется въ виду другое предложеніе на постройку Скопинской линіи, безъ Правительственной гарантіи и вообще на болѣе выгодныхъ условіяхъ.

Между тѣмъ Его Высочество, Главноуправляющій IV Отдѣленіемъ Собственной ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА Канцеляріи, при отношеніи отъ 16 Декабря 1868 г., препроводилъ къ Министру Путей Сообщенія другой проектъ концессіи на устройство Скопинско-Кораблинской желѣзной дороги, составленный на имя Комисаровской технической школы и представленный Его Высочеству Попечительнымъ Совѣтомъ упомянутой школы.

Сущность этого проекта заключалась въ слѣдующемъ:

Для вящаго упроченія существованія учрежденной въ Москвѣ Комисаровской Технической Школы и для предоставленія воспитанникамъ оной средствъ и способовъ къ изученію техническаго дѣла, даруется этой школѣ концессія на устройство желѣзной дороги отъ Кораблинской станціи Рязанско-Козловской желѣзной дороги до г. Скопина. Для сооруженія этой дороги составляется Общество, капиталъ котораго образуется выпускомъ акцій на 980.000 рублей и облигацій на 1.000.000 руб., безъ Правительственной гарантіи (§ 8). Вмѣсто мастерскихъ, Общество обязуется построить въ г. Скопинѣ паровозный и вагонный сараи, которые поступаютъ въ собственность Комисаровской школы (§ 3). Предсѣдателемъ Правленія долженъ быть Директоръ Комисаровской школы (§ 5). Срокъ владѣнія Общества дорогою 81 годъ. Весь ремонтъ подвижнаго состава производится Комисаровской школой по таксѣ, составленной Правленіемъ Общества по соглашенію съ Совѣтомъ школы (§ 13).

Министръ Путей Сообщенія нашелъ: во первыхъ, что построеніе и эксплоатація желѣзной дороги отъ Кораблинской станціи до г. Скопина—предпріятіе чисто коммерческое, сопряженное съ нѣкоторымъ рискомъ, такъ какъ дорога можетъ и не давать ожидаемаго процента съ затраченнаго на ея постройку капитала, и, во вторыхъ, что предпріятіе это имѣетъ благотворительную цѣль (построеніе Обществомъ въ г. Скопинѣ паровознаго и вагоннаго заводовъ, оцѣненныхъ по смѣтѣ въ 162.800 руб., и пожертвованіе ихъ въ пользу Комисаровской школы, а также практическое образованіе воспитанниковъ). По мнѣнію Министра Путей Сообщенія учредителями Общества, на имя которыхъ выдается концессія, должны быть отвѣтственныя лица, а не частныя или государственныя учрежденія; при томъ, не существуетъ закона, по которому всѣ сбереженія отъ постройки дороги обращались бы въ пользу учредителей, дѣйствія коихъ прекращаются съ образованіемъ Общества, а потому нѣтъ особенной причины даровать концессію на имя Комисаровской технической школы. Министръ Путей Сообщенія полагалъ, что было бы гораздо удобнѣе, если бъ лица, изъявившія желаніе образовать Общество Скопинской желѣзной дороги, на изложенныхъ выше основаніяхъ, являлись, въ качествѣ учредителей, не какъ члены Попечительнаго Совѣта, а какъ частныя лица, и чтобы они, вмѣсто проекта концессіи, представили на утвержденіе проектъ устава Общества, дабы всѣ, подписывающіеся на акціи, могли впередъ знать цѣль, права и обязанности того Общества, въ которомъ они намѣрены участвовать.

Министръ Финансовъ, съ своей стороны, находя преждевременнымъ входить въ разсмотрѣніе частностей проекта, призналъ выдачу концессіи Комисаровской технической школѣ на постройку Скопинско-Кораблинской желѣзной дороги неудобною въ особенности при тѣхъ условіяхъ, которыя заключались въ означенномъ выше ея проектѣ.

31 Января 1869 года Министромъ Путей Сообщенія полученъ былъ отъ Его Высочества Принца Ольденбургскаго проектъ устава Общества Скопинской желѣзной дороги, составленный взамѣнъ концессіи на имя Комисаровской школы и представленный Его Высочеству учредителями Общества гг. Серебряковымъ и Мейнъ, вмѣстѣ съ удостовѣреніемъ во взносѣ въ Государственный Банкъ 33.200 рублей залога и 294.000 руб., составляющихъ 30% съ предположеннаго акціонернаго капитала.

По проекту этому, между прочимъ, полагалось, что акціи Общества поступаютъ въ тиражъ съ перваго года по открытіи эксплоатаціи на дорогѣ. Но, въ теченіе первыхъ 20 лѣтъ, Комисаровской школѣ присвоивается право представлять на этотъ предметъ собственныя деньги. Вышедшія на эти деньги въ тиражъ акціи не уничтожаются, но передаются въ собственность школы и будутъ подлежать дѣйствительному тиражу по истеченіи двадцати лѣтъ. 15% остатка отъ чистаго дохода, за отчисленіемъ изъ послѣдняго суммы, назначенной на образованіе запаснаго капитала, обращаются въ пользу Комисаровской технической школы. Для отправленія всѣхъ родовъ службы на желѣзной дорогѣ, Общество по преимуществу употребляетъ воспитанниковъ Комисаровской школы и прочихъ техническихъ и другихъ заведеній, состоящихъ въ вѣдомствѣ ИМПЕРАТРИЦЫ МАРІИ.

Министръ Финансовъ не нашелъ удобнымъ дать этому проекту дальнѣйшій ходъ.

Между тѣмъ въ Министерство Путей Сообщенія поступило предложеніе Дѣйствительнаго Статскаго Совѣтника Дурасова на постройку Скопинской дороги, по которому поверстная стоимость опредѣлялась въ 59.000 руб. мет. — Затѣмъ гг. Серебряковъ, Мейнъ и Рыковъ представили передѣланный ими проектъ устава, по которому поверстная стоимость опредѣлялась въ 60.000 рублей кред. Кромѣ того было получено еще предложеніе отъ отставнаго Гвардіи Ротмистра Пашкова, по которому поверстная стоимость исчислялась въ 51.250 руб. мет. или, принимая цѣну полуимперіала въ 5 рублей 98 коп., въ 59.537 руб. кредитныхъ.

По соглашенію Исправляющаго должность Министра Путей Сообщенія и Министра Финансовъ было найдено возможнымъ причислить Скопинскую дорогу къ разряду питательныхъ вѣтвей, сооруженіе каковыхъ допускалось положеніемъ Комитета гг. Министровъ Высочайше утвержденнымъ 27 Декабря 1868 года, и немедленно приступить къ разсмотрѣнію имѣющихся предложеній на ея построеніе.

Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ Дурасовъ выразилъ готовность понизить заявленную имъ прежде поверстную стоимость до 48.500 мет. руб. или, считая полуимперіалъ въ 5 р. 98 к., до 56.342 руб. кредитныхъ.

Гг. Серебряковъ, Мейнъ и Рыковъ, послѣ словеснаго объясненія съ Исправляющимъ должность Министра Путей Сообщенія, изъявили согласіе вести Скопинскую дорогу не на Кораблинскую станцію, а на г. Ряжскъ, съ тѣмъ, чтобы пропорціонально удлинненію пути и не измѣняя поверстной стоимости (60.000 руб.) былъ увеличенъ капиталъ, на сооруженіе дороги опредѣленный.

Въ виду поступившихъ предложеній, въ Министерствѣ Путей Сообщенія былъ составленъ проектъ нормальной концессіи на Скопинскую желѣзную дорогу, примѣнительно къ концессіи на Либавскую дорогу, за исключеніемъ параграфовъ послѣдней, относящихся до облигацій. Проектъ этотъ, по разсмотрѣніи его Министромъ Финансовъ, былъ Исправляющимъ должность Министра Путей Сообщенія 28 Іюня 1869 года внесенъ въ Комитетъ гг. Министровъ вмѣстѣ съ представленіемъ о назначеніи конкурренціи на постройку Скопинской желѣзной дороги. Комитетъ, въ засѣданіи 1 Іюля, разсмотрѣвъ сіе представленіе, принялъ во вниманіе словесное объясненіе Министра Финансовъ, что имѣющіяся въ виду заявленія нѣкоторыхъ предпринимателей объ отдачѣ имъ концессіи на Скопинскую желѣзную дорогу, безъ состязанія, были постоянно отклоняемы Министерствами Финансовъ и Путей Сообщенія; посему, не находя достаточныхъ основаній къ отступленію, въ настоящемъ случаѣ, отъ предначертаннаго ЕГО ИМПЕРАТОРСКИМЪ ВЕЛИЧЕСТВОМЪ порядка выдачи концессій, и сдѣлавъ, въ представленномъ проектѣ нормальной на Скопинскую дорогу концессіи, нѣкоторыя частныя исправленія, въ видахъ большаго согласованія съ нормальною Либавскою концессіею, для огражденія интересовъ будущихъ акціонеровъ Скопинской дороги, Комитетъ полагалъ: проекты исправленной нормальной для Скопинской дороги концессіи и слѣдующихъ къ ней техническихъ условій утвердить, поднеся оные на Высочайшее ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА благоусмотрѣніе, а Министру Финансовъ предоставить, руководствуясь Высочайше утвержденными 18 Октября минувшаго года правилами, вызвать соискателей на сооруженіе означенной дороги.

На журналѣ Комитета послѣдовала Собственноручная ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА резолюція: „Исполнить;“ - проекты же концессіи и техническихъ условій удостоены Высочайшаго утвержденія 6 Іюля 1869 года.

На конкурренціи низшая поверстная цѣна, а именно 36.840 рублей кредитныхъ, была предложена Потомственнымъ Почетнымъ Гражданиномъ Варшавскимъ, которому концессія и была выдана съ Высочайшаго разрѣшенія, послѣдовавшаго 26 Іюля 1869 года.

Сущность концессіи заключалась въ слѣдующемъ:

Потомственный Почетный Гражданинъ Варшавскій принимаетъ на себя обязанность составить Акціонерное Общество, которое устроитъ желѣзную дорогу отъ г. Скопина до одной изъ ближайшихъ станцій Рязанско-Козловской желѣзной дороги (§ 1). Общество владѣетъ дорогою 81 годъ. Въ обезпеченіе образованія Общества въ установленный срокъ и за тѣмъ вѣрнаго исполненія предпріятія, учредители представляютъ, вмѣстѣ съ заявленіемъ предложенія на Скопинскую дорогу, залогъ въ 150.000 руб. сер. (§ 4). Основной капиталъ Общества опредѣляется въ 1.215.720 руб. кредитныхъ и образуется выпускомъ акцій (§ 5). По представленному въ Министерство Путей Сообщенія и предварительно имъ разсмотрѣнному техническому проекту предположено провести желѣзную дорогу отъ г. Скопина на Кораблинскую станцію Рязанско-Козловской желѣзной дороги, при чемъ протяженіе этой линіи опредѣлилось въ 33 версты. Но если Общество пожелаетъ провести дорогу отъ Скопина на Ряжскъ, то къ этому измѣненію не встрѣчается препятствій; при чемъ линія не должна быть удлинена болѣе чѣмъ на 10 верстъ; соотвѣтственно прибавленному числу верстъ пропорціонально увеличивается и самый основной капиталъ Общества, безъ измѣненія однако поверстной стоимости. Въ случаѣ же выбора Обществомъ направленія на Кораблинскую станцію, Правительство оставляетъ за собою право выдать концессію на такую дорогу, которая соединяла бы г. Скопинъ съ г. Ряжскомъ, или другимъ пунктомъ Рязанско-Козловской дороги. Подвижной составъ долженъ состоять не менѣе какъ изъ 6 паровозовъ, 12 пассажирскихъ и 2 багажныхъ вагоновъ и 120 товарныхъ вагоновъ и платформъ (§ 8); въ случаѣ же принятія направленія на Ряжскъ — подвижной составъ увеличивается пропорціонально числу прибавленныхъ верстъ. Движеніе по дорогѣ должно быть открыто не позже 2-хъ лѣтъ, со дня утвержденія концессіи

(§ 10). Изъ числа потребнаго для сооруженія Скопинской желѣзной дороги количества рельсовъ съ ихъ принадлежностями, Общество имѣетъ право выписать изъ-заграницы: двѣ трети безпошлинно, а одну треть не иначе, какъ съ уплатою пошлинъ. Паровозы, пассажирскіе и багажные вагоны Общество можетъ выписать изъ-заграницы, но не иначе какъ съ платежемъ установленныхъ таможенныхъ пошлинъ. Всѣ же товарные вагоны и платформы (120 штукъ) Общество обязано пріобрѣсти въ Россіи (§ 12).

Между тѣмъ учредитель Общества Скопинской дороги, г. Варшавскій, обязался подпискою, данною 20 Іюля 1869 г. Министру Финансовъ, вести Скопинскую дорогу, за объявленную имъ цѣну, 36.840 руб. кредитныхъ, по направленію къ Ряжску, съ соотвѣтственнымъ увеличеніемъ капитала Общества. О таковомъ обязательствѣ Управляющимъ Министерствомъ Финансовъ было донесено Правительствующему Сенату.

Съ 1 Октября 1869 года было приступлено къ работамъ. 9 Апрѣля 1870 года былъ Высочайше утвержденъ планъ направленія Скопинской линіи, по которому длина ея оказалась въ 42,87 верстъ. Затѣмъ капиталъ Общества съ 1.215.720 руб. кред., вслѣдствіе удлиненія дороги, былъ увеличенъ, считая по 36.840 руб. кред. за версту, до 1.584.120 руб. кред.

7 Декабря 1870 года послѣдовало открытіе движенія по Скопинской дорогѣ.

Изъ произведеннаго освидѣтельствованія ея оказалось: Протяженіе Скопинской желѣзной дороги—43 версты 14 саж. Начинаясь отъ ст. Ряжскъ, Рязанско-Козловской желѣзной дороги, она направляется на NW, пересѣкаетъ р. Хупту и затѣмъ водораздѣлъ между рѣками Хуптой и Рановой. Перейдя послѣднюю, дорога поднимается на водораздѣлъ между р. Рановой и ея притокомъ р. Мошею, которымъ и слѣдуетъ до г. Скопина.

Наименьшій радіусъ кривизны—300 саж.

Склонъ линіи не превосходитъ—0,008 саж.

Всѣхъ искусственныхъ сооруженій 16. Изъ нихъ 2 желѣзныхъ моста: черезъ р. Ранову—18 саж. отверстіемъ и черезъ р. Хупту—15 с. Каменныхъ трубъ—1, отверстіемъ въ 0,75 саж. Чугунныхъ трубъ—4. Открытыхъ балочныхъ мостиковъ—9. Изъ числа паровозовъ, опредѣленнаго по расцѣночной вѣдомости (5 товарныхъ и 3 пассажирскихъ), доставлено 4 товарныхъ паровоза. Вагоны пассажирскіе прибыли сполна. Товарныхъ вагоновъ и платформъ имѣется 80 (крытыхъ 45, открытыхъ 23 и съ тормазами 12), а по расцѣночной вѣдомости ихъ полагается всего 157.

Впослѣдствіи Скопинская дорога вошла въ составъ „Ряжско-Вяземской“ (см. ниже: „Ряжско-Вяземская желѣзная дорога“).

С.

---

20. Кіево-Брестская желѣзная дорога.

Кіево-Брестская линія входила въ составъ Высочайше утвержденной 27 Декабря 1868 года сѣти желѣзныхъ дорогъ.

Признавая полезнымъ передать частной предпріимчивости устройство и эксплоатацію всей сѣти югозападныхъ желѣзныхъ дорогъ,—Исправляющій должность Министра Путей Сообщенія, 27 Февраля 1870 года, внесъ въ Комитетъ гг. Министровъ проектъ нормальной концессіи на Кіево-Брестскую линію составленный на слѣдующихъ основаніяхъ:

Кіево-Брестская дорога составляется изъ двухъ участковъ: 1) участка отстроенной уже Правительствомъ Кіево-Балтской желѣзной дороги, отъ Кіева до ст. Жмеринки, съ вѣтвію отъ ст. Казатина до Бердичева (278 верстъ) и 2) предположеннаго къ постройкѣ участка отъ Бердичева до Бреста, съ вѣтвію къ Австрійской границѣ у Радзивилова (535 верстъ).

Предположенное къ учрежденію Общество Кіево-Брестской дороги обязывается: пріобрѣсти отъ Правительства первый участокъ (т. е. Кіево-Жмеринскій), съ подвижнымъ составомъ (32 пассажирскихъ и товарныхъ паровозовъ, 87 пассажирскихъ, 8 багажныхъ, 3 почтовыхъ и 576 товарныхъ вагоновъ и 159 платформъ); произвести на этомъ участкѣ дополнительныя обзаведенія, устройства и усиленіе подвижнаго состава (вновь должно было быть заготовлено, по первому участку, 23 паровоза, 90 пассажирскихъ, 8 багажныхъ и 229 товарныхъ вагоновъ съ платформами), и выстроить, въ теченіе $2^1/_2$ лѣтъ, согласно указаннымъ техническимъ условіямъ, второй участокъ (отъ Бердичева до Бреста и Радзивилова), снабдивъ также и этотъ послѣдній подвижнымъ составомъ (126 паровозовъ, 284 пассажирскихъ, 28 багажныхъ и 1.950 товарныхъ вагоновъ съ платформами) и всѣми принадлежностями для эксплоатаціи. Вмѣстѣ съ тѣмъ, Общество обязывается войти въ соглашеніе съ компаніею Галиційской Лемберго-Бродской желѣзной дороги, касательно соединенія этой послѣдней съ Радзивиловскою вѣтвію Кіево-Брестской дороги. Обществу предоставляется владѣть дорогою 81 годъ.

Стоимость отчуждаемаго Правительствомъ перваго участка вычислена посредствомъ помноженія числа верстъ его протяженія (278) на среднюю поверстную стоимость Кіево-Балтской дороги по контракту съ товариществомъ Де-Вріеръ (53.511 р.) и опредѣлена въ 14.877.000 рублей метал. Сумму эту Правительство получаетъ отъ Общества акціями на 5.292.000 руб. и облигаціями на 14.544.000 руб. всего на 19.836.000 руб.

нарицательной цѣнности, т. е. считая по 75 рублей дѣйствительной стоимости за 100 руб. нарицательнаго капитала.— Стоимость дополнительныхъ устройствъ на первомъ участкѣ опредѣлена въ 1.485.000 руб. мет., для полученія каковой суммы выпускается акцій на 1.980.000 руб. (т. е. также по 100 за 75).

Капиталъ на постройку втораго участка образуется выпускомъ на одну треть—негарантированныхъ акцій, а на остальные двѣ трети—облигацій съ Правительственною гарантіею въ 5% дохода и $1/_{10}$% погашенія. Всѣ облигаціи Правительство оставляетъ за собою, выплачивая за нихъ, по мѣрѣ окончанія работъ, наличными деньгами по 75 за 100. Основаніемъ для расчетовъ служитъ расцѣночная вѣдомость работамъ и сооруженіямъ, утвержденная Министромъ Путей Соообщенія.

Такимъ образомъ за Правительствомъ оставлялись: всѣ облигаціи по обоимъ участкамъ дороги и всѣ акціи по первому участку; за Обществомъ же оставались одни акціи по второму участку и по дополнительнымъ устройствамъ на первомъ участкѣ.—Размѣръ капитала по второму участку долженъ былъ опредѣлиться путемъ конкурренціи между соискателями на полученіе концессіи, такъ какъ Правительственныя изысканія по этому участку произведены были только на 150 верстахъ, а частныя—барона Френкеля—не согласовались съ предположеннымъ направленіемъ дороги.

Въ теченіе трехъ мѣсяцевъ со дня утвержденія концессіи, Общество обязывалось представить на утвержденіе Министра Путей Сообщенія—общій проэктъ устройства втораго участка дороги и дополнительныхъ работъ на первомъ участкѣ, а также упомянутую выше „расцѣночную вѣдомость", обнимающую весь нарицательный капиталъ назначенный на устройство дороги.

При разсмотрѣніи объясненнаго проекта концессіи, Комитетъ гг. Министровъ ограничился только не существенными измѣненіями въ немъ, не касавшимися приведенныхъ выше главныхъ основаній. Затѣмъ нормальная концессія на Кіево-Брестскую дорогу, положеніемъ вышеозначеннаго Комитета, Высочайше утвержденнымъ 10 Марта 1870 года, была утверждена и Министру Финансовъ предоставлено вызвать соискателей на образованіе акціонернаго Общества.

Вслѣдствіе поступившихъ отъ разныхъ лицъ предложеній, по всеподданнѣйшему докладу Министра Финансовъ, 20 Марта 1870 года, Высочайше разрѣшено было допустить къ конкурренціи: 1) Дѣйствительнаго Статскаго Совѣтника Воронина и Статскаго Совѣтника Герстфельда; 2) Коммерціи Совѣтника Губонина съ Варшавскимъ банкиромъ барономъ Френкелемъ; 3) Подпоручика Каншина; 4) Варшавскаго банкира Кроненберга; 5) Статскаго Совѣтника фонъ Мекка; 6) Коммерціи Совѣтника Полякова; 7) Дѣйствительнаго Статскаго Совѣтника Рябинина; 8) Инженеръ Полковника Струве и 9) Французскаго подданнаго Фильеля-Броги, если послѣдній будетъ имѣть достаточную финансовую поддержку.

Наименьшую цѣну постройки дороги при конкурренціи принялъ Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ Рябининъ, за которымъ образованіе акціонернаго Общества и было оставлено по положенію Комитета гг. Министровъ, Высочайше утвержденному 27 Апрѣля 1870 года. Нарицательный капиталъ 2 участка дороги, по конкурренціи, опредѣлился въ 23.834.250 рублей металлическихъ.*)

Такимъ образомъ весь капиталъ Кіево-Брестской дороги составился изъ:

1) Акцій перваго участка на	5.292.000	руб.
2) Акцій выпускаемыхъ для полученія суммы на дополнительныя сооруженія по первому участку	1.980,000	руб.
3) Акцій втораго участка	7.944.750	„
4) Облигацій перваго участка	14.544.000	„
5) Облигацій втораго участка	15.889.500	„
Итого изъ акцій на	15.216.750	„
и облигацій	30.433.500	„
Всего на	45.650.250	р. м.

Изъ всего этого капитала Правительство не владѣло только акціями на 9.924.750 рублей.

Уставъ Общества Кіево-Брестской дороги утвержденъ 1 Января 1871 года.

Дѣла Кіево-Брестской дороги съ самаго начала пошли неудачно.

Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ Рябининъ, еще до полученія концессіи, связалъ себя контрактомъ, заключеннымъ 27 Января 1870 года съ Берлинскимъ банкиромъ Блейхредеромъ, относительно реализаціи капитала въ томъ случаѣ, если концессія останется за нимъ, Рябининымъ. По этому контракту, реализація всѣхъ облигацій предоставлялась Блейхредеру; изъ акцій же—одна треть оставлялась за Рябининымъ, другая—за Блейхредеромъ, обязавшимся уплатить за нее деньгами по 60 за 100, а третью—оставлялъ за собою Блейхредеръ же, по 75 за 100, но съ правомъ отказатся отъ пріобрѣтенія ея во всякое время, до окончанія постройки дороги. Уплату по обли-

---

*) По техническимъ условіямъ, приложеннымъ къ концессіи, опредѣлено было: длина дороги отъ Бердичева черезъ Острогъ до Бреста съ Радзивиловскою вѣтвію—не должна превышать 540 верстъ; наименьшій радіусъ кривыхъ частей пути—300 саж.; наибольшіе продольные склоны—0,008 саженъ; земляное полотно—въ два пути, шириною 4,6 сажени; рельсы—въ одинъ путь; ширина полосы земли отчуждаемой подъ дорогу—не менѣе 30 саженъ; мосты и трубы—каменные или металлическіе; поперечины—1400 штукъ на версту—изъ сосноваго или дубоваго круглаго лѣса отъ 0,13 до 0,145 саж. въ діаметрѣ и 1 $1/_4$ саж. въ длину; длина разъѣздовъ—не менѣе $1/_5$ всего протяженія дороги; ширина рельсовой колеи—5 футовъ. На пограничной станціи у Радзивилова устроиваются приспособленія для непосредственной перегрузки товаровъ изъ вагоновъ въ вагоны, а также таможенное зданіе перваго класса.

гаціямъ Блейхредеръ обязывался производить по мѣрѣ окончанія работъ. Кромѣ того, Блейхредеръ соглашался выдать, послѣ утвержденія концессіи, авансомъ, 40% нарицательнаго акціонернаго капитала, принявъ въ обезпеченіе акціи. Блейхредеру предоставлялось право назначенія трехъ лицъ: въ Совѣтъ Правленія, въ директоры и въ контролеры. Особымъ дополненіемъ къ контракту (составленнымъ 27 Марта 1870 года, то есть уже *послѣ* утвержденія нормальной концессіи, въ силу которой облигаціи оставлялись за Правительствомъ), было выговорено, что если Рябининъ не предоставитъ Блейхредеру реализаціи облигацій, то долженъ будетъ вознаградить послѣдняго за потерю барышей, какіе онъ могъ бы нажить отъ этой операціи.

Такъ какъ, по концессіи, всѣ облигиціи были оставлены за Правительствомъ, то условіе заключенное съ Блейхредеромъ уже являлось невозможнымъ къ исполненію и потеря части капитала, для вознагражденія Блейхредера, была неизбѣжна.

По утвержденіи концессіи, Блейхредеръ получилъ свою треть акцій (на 3.308,250 руб.) по цѣнѣ 60 за 100, т. е. за 1.984,950 мет. руб.; такую же сумму онъ выдалъ еще подъ залогъ остальныхъ акцій (на 6.616.500 руб.), удержавъ, однако, изъ нея, на основаніи контракта, за непредоставленіе ему реализаціи облигацій—652.121 руб. 25 коп. Такимъ образомъ всего было получено отъ Блейхредера 3.317.778 р. 75 коп. (т. е. 1.984.950 руб.+1.984.950 р.—652.121 руб. 25 коп.), изъ коихъ 1.984.950 руб. (равнявшіеся 20% акціонернаго капитала)—были внесены, согласно концессіи, въ Государственный Банкъ.

Затѣмъ, Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ Рябининъ, пригласивъ 10 лицъ, изъявившихъ желаніе взять за себя остальныя акціи Кіево-Брестской дороги, составилъ изъ нихъ Общее Собраніе 16 Мая 1870 года. Это Общее Собраніе, въ которомъ, впрочемъ, не было представителя Правительственныхъ акцій, избрало Правленіе, предсѣдателемъ коего сдѣлался Д. Ст. Сов. Рябининъ, утвердило контрактъ учредителя Общества съ Блейхредеромъ и проектъ контракта съ оптовыми подрядчиками: Титулярнымъ Совѣтникомъ Рябининымъ и военными инженерами Фалькенгагеномъ и Ждановичемъ. Означенныя лица принимали на себя обязанность построить и сдать Правительству желѣзную дорогу, съ правомъ полученія за то всѣхъ суммъ, какія будутъ выручены за всѣ акціи и облигаціи; при этомъ было, между прочимъ, условлено, что если направленіе желѣзной дороги будетъ, почему либо, измѣнено, то это обстоятельство не должно, ни увеличивать, ни уменьшать условленной оптовой платы за постройку дороги.

По расчетамъ Правленія, необходимый для постройки дороги капиталъ составлялъ 19.757.925 рублей. Между тѣмъ, послѣ всего объясненнаго, средства Общества Кіево-Брестской желѣзной дороги представлялись въ слѣдующемъ видѣ:

Отъ Правительства за облигаціи 2-го участка (на 15.889.500 руб.) причиталось къ полученію	11.917.125 руб.
Въ Государственномъ Банкѣ находилось внесенныхъ на основаніи концессіи	1.984.950 руб.
Итого.	13.902.075 руб.

Сверхъ этой послѣдней суммы, Обществу принадлежали еще акціи на 6.616.500 рублей, заложенныя у Блейхредера за 1.984.950 руб. (изъ коихъ 1.332.828 руб. 75 коп. израсходованы строителями, а 652.121 руб. 25 коп. удержаны Блейхредеромъ).

При такихъ обстоятельствахъ, Правленіе, съ согласія строителей, рѣшилось передать сооруженіе дороги новому строителю Е. К. Задлеру, который согласился на скидку съ предположенной строительной цѣны—1.332.828 рублей 75 коп. (суммы равной тому, что было израсходовано прежними строителями), т. е. принялъ строительную цѣну въ 18.425.096 руб. 25 коп., вмѣсто 19.757.925 рублей.

Но и для выполненія контракта, заключеннаго съ Задлеромъ, средства Общества оказывались недостаточными. Если бы Обществу удалось реализировать заложенныя у Блейхредера акціи (на 6.616.500 руб.) даже по 75 за 100, то выручка за эти акціи, равнявшаяся 4.962.375 рублей, въ сложности съ суммою 11.917.125 рублей, слѣдовавшею отъ Правительства за облигаціи, и съ суммою, внесенною въ Государственный Банкъ—1.984.950 руб., составила бы только 18.864.450 руб. Между тѣмъ, Обществу нужно было для выкупа акцій изъ подъ залога 1.984.950 руб. и для уплаты Задлеру 18.425.096 руб. 25 коп., а всего 20.410.046 рублей 25 коп. Въ результатѣ являлся дефицитъ въ 1.545.596 руб. 25 коп.

И такъ Обществу необходимо было: во первыхъ—обезпечить реализацію акцій по 75 за 100, а во вторыхъ, отыскать средства для покрытія объясненнаго дефицита.

Въ виду такого положенія, Правленіе Общества обратилось къ Министру Путей Сообщенія съ ходатайствомъ, чтобы Правительство приняло дефицитъ на себя, покрывъ его принадлежащими Правительству облигаціями перваго участка Кіево-Брестской дороги на нарицательную сумму 2.060.775 рублей (т. е. 100 за 75); а также приняло отъ Общества остальныя акціи (6.616.500 руб.), замѣнивъ ихъ облигаціями, и въ уплату за послѣднія выдало Обществу деньгами по 75 за 100 т. е. 4.962.375 руб.

Вмѣстѣ съ этимъ, возникло новое важное обстоятельство. На основаніи концессіи, Правленіе представило на утвержденіе Министерства Путей Сообщенія проектъ устройства втораго участка дороги (по которому длина участка опредѣлялась въ 500 верстъ) и расцѣночную вѣдомость работамъ и сооруженіямъ

(см.выше). Расцѣночная вѣдомость была утверждена съ нѣкоторыми оговорками, на случай измѣненія направленія линіи, 9 Сентября 1870 года *). Самый же проектъ былъ внесенъ въ Комитетъ гг. Министровъ, которымъ найдено: что часть дороги, между станціями Рожище и Шепетовкою, по стратегическимъ соображеніямъ, должна быть измѣнена. По этому въ Октябрѣ мѣсяцѣ 1870 года назначены были на этомъ участкѣ новыя изысканія чрезъ инспектора дороги и по окончаніи ихъ утвержденъ былъ новый проектъ, по коему городъ Острогъ, упомянутый въ концессіи, оставлялся въ сторонѣ, такъ какъ дорога уклонялась къ сѣверо-востоку и проходила съ сѣверной стороны Дубенскихъ горъ. Такое направленіе удлиняло вѣтвь къ Радзивилову на 25 верстъ.

Обстоятельство это дало Правленію поводъ обратиться къ Правительству съ новымъ ходатайствомъ о вознагражденіи за убытки, понесенные Обществомъ отъ измѣненія въ направленіи пути, уже послѣ начатія работъ. Правленіе оправдывало свое ходатайство слѣдующими соображеніями: расцѣночная вѣдомость составлена была на 500 верстное разстояніе, т. е. сходно съ тѣмъ самымъ проектомъ, который былъ потомъ Правительствомъ отвергнутъ, а между тѣмъ она была утверждена, почему Общество имѣло основаніе приступить къ работамъ, придерживаясь упомянутаго проекта; по техническимъ условіямъ концессіи, дорога должна быть проведена черезъ гор. Острогъ, а между тѣмъ, по утвержденному Правительствомъ проекту, она минуетъ Острогъ. Такимъ образомъ, утвержденіе новаго направленія дороги составляло, по мнѣнію Правленія, измѣненіе тѣхъ условій, которыя были для общества обязательны въ силу концессіи и утвержденной расцѣночной вѣдомости; почему Общество и пріобрѣтало право просить вознагражденія за убытки послѣдовавшіе отъ такого измѣненія. Сумму этихъ убытковъ Правленіе опредѣляло въ 1.841.650 рублей 23 коп., кромѣ 400—500 тысячъ рублей на вознагражденіе подрядчиковъ и землевладѣльцевъ за уничтоженіе заключенныхъ съ ними контрактовъ.

Объясненная претензія Общества Кіево-Брестской дороги была разсмотрѣна въ Комитетѣ гг. Министровъ вмѣстѣ съ заключеніемъ Министра Путей Сообщенія. Г. Министръ находилъ, что, по точному смыслу концессіи, Общество вовсе не имѣло право избирать какое либо другое направленіе для дороги, кромѣ утвержденнаго Министерствомъ, слѣдовательно должно было выждать утвержденіе проекта втораго участка и при производствѣ работъ согласоваться съ послѣднимъ; расцѣночною вѣдомостью опредѣлялось не направленіе дороги, а только основанія для расчетовъ за произведенныя работы; хотя въ техническихъ условіяхъ дѣйствительно упомянуто о городѣ Острогѣ, но только въ смыслѣ опредѣленія длины дороги при проведеніи ея чрезъ этотъ городъ, и если, въ утвержденномъ Министерствомъ, проектѣ допущено незначительное уклоненіе линіи отъ г. Острога, то—въ интересахъ самаго Общества, для уменьшенія количества земляныхъ работъ. По такимъ соображеніямъ, Министръ совершенно отрицалъ право Общества на вознагражденіе; по заявленію г. Министра, не было примѣра, чтобы Общества желѣзныхъ дорогъ, пользующіяся значительными пособіями отъ Правительства, требовали отъ послѣдняго вознагражденій за согласованіе направленія линій съ его требованіями, почему удовлетвореніе ходатайства Общества Кіево-Брестской дороги могло бы сдѣлаться опаснымъ прецедентомъ.

Комитетъ гг. Министровъ, Высочайше утвержденнымъ 28 Апрѣля 1871 года положеніемъ, отказалъ въ домогательствѣ Правленія Общества Кіево-Брестской дороги, обязавъ это Общество вести дорогу по направленію указанному Правительствомъ.

Что же касается другаго ходатайства Правленія о пособіи, вызваннаго недостаткомъ средствъ Общества для уплаты, по оптовому контракту, строителю, то оно было уважено. По Высочайше утвержденному докладу Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ, 26 Мая 1871 года разрѣшено было: принявъ отъ Общества акціи на нарицательную сумму 6.616.500 руб., отпустить этому Обществу деньгами, въ счетъ облигаціоннаго капитала 1-го участка, по 75 за 100, т. е. 4.962.375 р. мет., а также отпустить на покрытіе дефицита Общества, въ счетъ облигаціоннаго капитала 1-го же участка на нарицательную сумму 2.060.795 руб. мет., по 75 за 100, т. е. 1.545.596 р. 25 к. мет.—Вмѣстѣ съ тѣмъ, отъ Правленія взята была подписка

*) По этой расцѣночной вѣдомости, основной капиталъ Общества Кіево-Брестской дороги распредѣлялся слѣдующимъ образомъ:

отчужденіе земель (3152 десятины)	190.675 р.	— к.
земляныя работы по устройству полотна дороги и станцій (709.286,7 куб. саж.)	1.418.573 »	40 »
устройство откосовъ, канавъ, временныхъ дорогъ и мостовъ	175.000 »	— »
трубы	145.605 »	— »
желѣзные мосты съ каменными опорами	566.470 »	— »
каменные мостики	76.600 »	— »
устройство балластныхъ слоевъ	862.800 »	— »
поперечины	294.000 »	— »
рельсы и скрѣпленія (2.910.000 пудовъ)	3.819.000 »	— »
развозка ихъ по линіи, укладка рельсоваго пути и содержаніе его до открытія движенія	355.000 »	— »
принадлежности пути	19.394 »	20 »
телеграфъ	68.500 »	— »
сторожевые дома, казармы и проѣзды	279.700 »	— »
станціонныя сооруженія	1.544.100 »	— »
водоснабженіе	168.300 »	— »
мощеніе станціонныхъ дворовъ и ограды	74.850 »	— »
принадлежности станцій, меблировка ихъ и обмундированіе служащихъ	321.200 »	— »
подвижной составъ	5.411.400 »	— »
инспекція	64.000 »	— »
администрація	810.000 »	— »
изысканія	100.000 »	— »
предварительные расходы и залоги	109.471 »	40 »
проценты и потери при реализаціи капитала	6.959.611 »	— »

въ томъ, что дорога будетъ окончена безъ испрошенія новыхъ пособій.

Объясненное выше разрѣшеніе вопроса объ обязанности Общества Кіево-Брестской желѣзной дороги, относительно направленія послѣдней подчиниться рѣшенію Правительства, не устранило однако затрудненій; оно опредѣлило отношенія Общества къ Правительству, но за то возникли новые расчеты между Обществомъ и Строителемъ дороги Задлеромъ, которыя впослѣдствіи привели все таки къ выдачѣ Правительствомъ новаго пособія. Задлеръ, какъ выше объяснено, принялъ на себя обязанности Строителя по контракту, переданному ему отъ прежнихъ строителей гг. Рябинина, Фалькенгагена и Ждановича. Послѣдніе, по контракту, не имѣли права требовать особаго вознагражденія если бы, первоначально предположенное, направленіе линіи было измѣнено. Но Задлеръ такое условіе не считалъ для себя обязательнымъ, на томъ основаніи, что онъ принялъ контрактъ въ Ноябрѣ 1870 года, то есть въ то время, когда уже утверждена была расцѣночная вѣдомость на второй участокъ, согласная съ проектомъ представленнымъ Правленіемъ, т. е. съ проектомъ 500 верстнаго протяженія участка. По объясненію Задлера, только имѣя въ виду эту вѣдомость онъ согласился на скидку съ оптовой суммы 1.332.828 р. 75 коп., издержанныхъ прежними строителями. Скидка эта была распредѣлена по главамъ и статьямъ расцѣночной вѣдомости, и затѣмъ вѣдомость эта озаглавлена была самимъ Правленіемъ „вѣдомостью для полнаго расчета Правленія Общества со строителемъ". Считая такую вѣдомость существеннымъ дополненіемъ къ контракту, освобождавшимъ его отъ обязанности подчиняться, безъ вознагражденія, послѣдующимъ измѣненіямъ въ направленіи дороги, Задлеръ заявилъ свое право на полученіе отъ Общества 3.360.584 р. 38 коп. кредитныхъ, за убытки; причемъ объяснилъ, что такъ какъ онъ не концессіонеръ а контрагентъ Общества, то обязанности его опредѣляются, не уставомъ Общества и не обязательствами послѣдняго къ Правительству, а исключительно контрактомъ, который съ нимъ былъ заключенъ.

По разсмотрѣніи претензіи Задлера выбранною Общимъ Собраніемъ акціонеровъ Ревизіонною Коммиссіею,—послѣдняя, вмѣстѣ съ Правленіемъ, признала эту претензію правильною въ основаніяхъ, уменьшивъ только цифру ея до 3.160.981 р. 89 коп. Такое заключеніе было утверждено 13 Марта 1872 года и чрезвычайнымъ Общимъ Собраніемъ акціонеровъ, которое уполномочило Правленіе сдѣлать, для удовлетворенія Задлера, заемъ и обратиться съ новымъ ходатайствомъ о пособіи къ Правительству.

При разсмотрѣніи означеннаго ходатайства въ Министерствѣ Путей Сообщенія, выставленная Задлеромъ цифра убытковъ, по повѣркѣ расчетовъ, признана была преувеличенною. Пока происходили сношенія между Министерствомъ и Правленіемъ, объ уменьшеніи объясненной цифры, Правленіе вошло съ Задлеромъ въ соглашеніе и послѣдній согласился ограничить свое вознагражденіе суммою въ 2.400.000 руб. мет.—Тогда Правленіе опять обратилось съ ходатайствомъ о пособіи уже въ размѣрѣ этой послѣдней суммы.

По Высочайше утвержденному 1 Марта 1873 года докладу Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ, послѣднее ходатайство Правленія было уважено; при чемъ, между прочимъ, постановлено: изъ назначеннаго пособія отдѣлить 500 тысячъ рублей для уплаты наиболѣе настоятельныхъ долговъ Задлера подрядчикамъ и рабочимъ; обратить 882.079 р. 84 к. для освобожденія залоговъ по выданнымъ Правительствомъ авансамъ; а изъ остальной суммы, оставляемой въ рукахъ Правительства, производить, чрезъ Правленіе, выдачи за работы. Все назначенное пособіе считать принадлежащимъ Обществу, а не Задлеру.

Правленіе Общества, выданною имъ, предъ тѣмъ какъ состоялось означенное Высочайшее повелѣніе, подпискою, обязалось, по разрѣшеніи пособія въ 2.400.000 р., окончить дорогу къ 1 Ноября 1873 года, безъ всякихъ новыхъ домогательствъ, и приняло на себя полную отвѣтственность въ удовлетвореніи поставщиковъ, подрядчиковъ и рабочихъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ, оно обязалось прекратить дѣйствіе контракта съ Задлеромъ и сдѣлать съ нимъ расчетъ.—Съ своей стороны и Задлеръ, подпискою отъ 28 Февраля, отказался отъ дальнѣйшихъ къ Обществу претензій, подъ опасеніемъ штрафа равнаго суммѣ того иска, какой бы онъ могъ впослѣдствіи предъявить, и согласился на прекращеніе контракта и сдачу дороги Обществу съ производствомъ расчетовъ по взаимному соглашенію съ Правленіемъ, а если таковаго соглашенія не состоится, то по безапелляціонному рѣшенію лица уполномоченнаго Министерствомъ Путей Сообщенія.

При исполненіи означеннаго условія, между Правленіемъ и Задлеромъ возникли новыя недоразумѣнія и счеты, такъ какъ Правленіе приняло на себя обязательства за Задлера на сумму превышавшую оказанное Правительствомъ пособіе; тутъ образовался новый дефицитъ. Вслѣдствіе того, по донесенію вновь образовавшагося Правленія, Общее Собраніе ходатайствовало о назначеніи Правительственной Коммиссіи для опредѣленія финансоваго положенія дѣлъ Общества, которая и назначена въ концѣ 1873 года.

1 Марта 1873 года открытъ былъ для движенія участокъ Кіево-Брестской дороги отъ Бердичева до Кривина (145 верстъ 183 с.); 11—Іюня участокъ отъ Кривина до Бреста (290 верстъ 70 саж); а 15 Августа 1873 года—вѣтвь отъ ст. Здолбунова до Радзивилова (88 верстъ 127 саж.). Вся длина Кіево-Брестской дороги, такимъ образомъ, составила, включительно съ Кіево-Жмеринскимъ участкомъ, 801,8 верстъ.

В.

21. Ливенская узкоколейная желѣзная дорога.

Съ 1870 года начаты были опыты построенія въ Россіи узкоколейныхъ желѣзныхъ дорогъ. Для ознакомленія съ путями этого рода, по Высочайшему повелѣнію, состоявшемуся 1 Января 1870 года, командирована была въ Англію особая Коммисія, состоявшая, подъ предсѣдательствомъ Свиты ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА Генералъ-Маіора Графа Бобринскаго, изъ Инженеровъ: Рерберга, Салова и Шуберскаго; къ этой Коммиссіи присоединились также: командированный отъ Намѣстника Кавказскаго Полковникъ Статковскій, Инженеръ фонъ-Дезенъ и еще нѣкоторые другіе инженеры. По возвращеніи упомянутой Коммисіи, вопросъ объ узкоколейныхъ желѣзныхъ дорогахъ предоставленъ былъ разсмотрѣнію особо учрежденнаго Комитета, подъ предсѣдательствомъ Министра Путей Сообщенія.—Между тѣмъ, въ началѣ того же 1870 года, уже поступили отъ двухъ частныхъ Обществъ ходатайства о разрѣшеніи имъ построить двѣ узкоколейныя дороги: одну — отъ Ярославля до Вологды (180 верстъ); а другую—отъ Новгорода до Чудовской станціи Николаевской желѣзной дороги (69 верстъ).

Выгода узкоколейныхъ дорогъ предполагалась въ особенной дешевизнѣ ихъ постройки и эксплоатаціи. Эта выгода обращала на себя вниманіе особенно въ виду государственной необходимости продолженія желѣзно-дорожныхъ путей на востокъ Россіи, гдѣ, по малопроизводительности страны, можно было ожидать, на мѣстныхъ путяхъ сообщенія, только ограниченнаго движенія, недостаточнаго для обезпеченія доходности дорогъ ширококолейныхъ; по мнѣнію нѣкоторыхъ Членовъ Комитета, узкоколейныя дороги могли образовать, за Волгою и Дономъ, какъ бы отдѣльную отъ другихъ путей, сѣть; вообще Комитетъ полагалъ, что развитіе желѣзно-дорожныхъ путей на востокѣ Россіи возможно только при удешевленіи стоимости сооруженія этихъ путей, и что одни узкоколейныя дороги въ состояніи дать, даже при низшемъ тарифѣ, значительный процентъ на затраченный для ихъ постройки капиталъ. Къ болѣе положительному заключенію о степени выгодности узкоколейныхъ дорогъ могъ привести опытъ; между тѣмъ ни одна изъ двухъ упомянутыхъ выше, предположенныхъ частными обществами, дорогъ не могла быть окончена прежде осени 1871 года, почему раньше 1872 года не представлялось возможнымъ получить искомыя практическія указанія о стоимости ихъ постройки и эксплоатаціи; къ тому же, полученіе подобныхъ данныхъ о частныхъ дорогахъ представлялось менѣе удобнымъ, чѣмъ полученіе свѣдѣній о дорогахъ сооружаемыхъ на счетъ казны. Въ виду всего этого, Комитетъ пришелъ къ убѣжденію въ необходимости произвести, на Правительственныя средства, опытъ устройства узкоколейной дороги въ такой мѣстности, которая, представляя нѣкоторыя трудности постройки, въ тоже время не отдалялась бы отъ общаго характера Русскихъ мѣстностей; приступить къ этому опыту нужно было безъ замедленія, такъ какъ въ 1871 году предполагалось разрѣшить вопросъ о системѣ построенія желѣзныхъ дорогъ на Кавказѣ. Выборъ палъ на мѣстность между городомъ Ливнами и Орловско-Грязинскою желѣзною дорогою.

По Всеподданнѣйшему докладу Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ, 1 Апрѣля 1870 года состоялось Высочайшее разрѣшеніе: построить на счетъ Правительства узкоколейную желѣзную дорогу отъ г. Ливенъ до Орловско-Грязской дороги, длиною въ 54 версты; для чего открыть кредитъ изъ желѣзно-дорожнаго фонда въ 1.404.000 руб.; учредить для означенной дороги временное управленіе изъ назначенныхъ Министерствомъ Путей Сообщенія инженеровъ, преимущественно изучавшихъ узкоколейныя дороги за границею, подъ предсѣдательствомъ Генералъ-Маіора Графа Бобринскаго; для наблюденія же за построеніемъ узкоколейныхъ дорогъ вообще и для разрѣшенія важнѣйшихъ вопросовъ, относящихся къ ихъ сооруженію и эксплоатаціи, учредить особый Комитетъ, подъ предсѣдательствомъ Министра Путей Сообщенія.

Послѣ того, когда, вслѣдствіе Правительственныхъ изысканій, протяженіе Ливенской желѣзной дороги положено было удлиннить на 4 версты, увеличенъ былъ и размѣръ кредита, открытаго для ея постройки, еще на 104.000 рублей.

При провозѣ по желѣзнымъ дорогамъ заказанныхъ за границею для Ливенской узкоколейной дороги матеріаловъ (рельсовъ, подвижнаго состава и т. п.), Правленіями желѣзно-дорожныхъ Обществъ были допущены слѣдующія льготы: по Орловско-Витебской — сдѣлана была сбавка съ провозной платы по тарифу на 50%; по Риго-Динабургской и Динабурго-Витебской—взималась за провозъ плата, установленная по четвертому нормальному разряду для прямой пересылки грузовъ, именно: по $1/30$ коп. съ пуда, при чемъ эта плата, за одну часть пути, понижена была на 20%. Шпалы, по двумъ послѣднимъ дорогамъ, провозились съ уплатою по 10 коп. отъ вагона.

По окончаніи строительныхъ работъ, Ливенская дорога, 20 и 21 Марта 1871 года, была освидѣтельствована, при чемъ оказалось:

Длина ея отъ г. Ливны до ст. Верховья (общей съ Орловско-Грязинскою дорогою) составила 56 верстъ 413 саженъ; земляное полотно устроено къ одинъ путь; предѣльные склоны допущены до 0,0125; наименьшій радіусъ кривыхъ оказался въ 97 саж. (на ширококолейныхъ дорогахъ радіусы обыкновенно допускаются не менѣе 300 саж. а склоны отъ 0,008 до 0,010).

Станцій устроено 5: Ливны — I класса, Здоровецъ — IV класса, Русскій Бродъ — III класса, Бобровка — IV класса и Верховье—II класса. Между станціями—одноэтажныя деревянныя казармы, числомъ 4.

Товарное движеніе по Ливенской дорогѣ было открыто 15 Апрѣля, а пассажирское—17 Апрѣля 1871 года.

При сооруженіи Ливенской дороги были понесены слѣдующіе расходы:

На отчужденіе 203 дес. 1.024 саж. земли	23.198	р. 40	к.
Сносъ строеній	15.170	„ 47	„
Земляныя работы (84.363 куб. саж.)	151.723	„ 59	„
Мосты деревянные съ каменными трубами	92.973	„ 80	„
Устройство балластныхъ слоевъ	68.014	„ 98¼	„
Укладка верхняго строенія	14.441	„ 89	„
Поперечины (101.514) и переводные брусья подъ стрѣлки	46.851	„ 22	„
Станціонныя сооруженія	192.216	„ 44½	„
Водоснабженіе	38.273	„ 97¼	„
Принадлежности пути и станцій	45.717	„ 41¼	„
Рельсы съ принадлежностями	252.511	„ 98	„
Подвижной составъ (паровозовъ 7, вагоновъ пассажирскихъ 17, багажныхъ 4, съ почтовыми отдѣленіями 4 и товарныхъ съ платформами 258)	376.245	р. 82¼	к.
Доставка и развозка рельсовъ, водопроводныхъ трубъ, подвижнаго состава и т. п.	103.399	„ 46	„
Телеграфъ	8.190	„ 72	„
Административные, канцелярскіе и прочіе расходы	95.904	„ 75½	„
Всего	1.524.834	р. 93	к.

Но такъ какъ изъ этой суммы подлежало возврату 34.227 руб. 44 коп. (отъ Орловско-Грязской дороги за общую станцію Верховье, отъ Ливенской Думы за водопроводную вѣтвь въ городъ, неустойки и штрафы съ подрядчиковъ за матеріалы оставшіеся отъ постройки, по текущему счету отъ Орловской конторы Государственнаго Банка)—то вся сумма расходовъ на Ливенскую дорогу составила 1.490.607 руб. 49 коп.

Постройка одной версты дороги, такимъ образомъ, обошлась въ 26.233 руб. 85 коп.

Кромѣ того, Ливенскою Городскою Думою израсходовано на перенесеніе товарной станціи на городскую площадь — 19.000 рублей.

В.

---

22. Новгородская узкоколейная желѣзная дорога.

Въ первыхъ числахъ Марта 1870 года, С.-Петербургскій купецъ Варгунинъ и Вѣнскій банкирскій домъ Вейкерсгеймъ съ К° вошли къ Министру Путей Сообщенія съ прошеніемъ, о выдачѣ имъ концессіи на постройку узкоколейной желѣзной дороги, длиною въ 69 верстъ, отъ Чудовской станціи Николаевской желѣзной дороги до г. Новгорода, безъ всякой, со стороны Правительства, гарантіи и денежнаго пособія.

Капиталъ Общества учредителями былъ сначала опредѣленъ въ 1.614.600 руб. мет., а потомъ,—вслѣдствіе нѣкоторыхъ измѣненій въ проектѣ концессіи, какъ-то: увеличенія подвижнаго состава, нормальнаго вѣса рельсовъ и пр., — въ 1.682.000 руб. мет., что составитъ 24.377 руб. мет. стоимости на версту.

Проектъ концессіи разсматривался въ Министерствахъ Путей Сообщенія и Финансовъ. Затѣмъ Исправляющій должность Министра Путей Сообщенія внесъ его въ Комитетъ Министровъ съ заключеніемъ о полезности Новгородской дороги, которая, будучи первымъ опытомъ проведенія у насъ узкоколейныхъ дорогъ частными средствами, дастъ Правительству возможность, не дѣлая издержекъ, судить о степени пригодности ихъ тамъ, гдѣ— какъ и по Чудовско-Новгородской дорогѣ,—нельзя ожидать большаго движенія и, стало быть, невыгодно проводить дорого-стоющіе ширококолейные пути. Комитетъ Министровъ, въ засѣданіяхъ 7 и 21 Апрѣля 1870 года, положилъ выдать названнымъ лицамъ концессію, безъ вызова другихъ соискателей, и допустить нѣкоторое облегченіе относительно техническихъ условій постройки дороги.

Концессія на Новгородскую узкоколейную дорогу отличается отъ утверждавшихся, около того же времени, концессій на ширококолейныя, главнымъ образомъ, въ слѣдующемъ:

Не требуется отъ учредителей взноса въ Государственный Банкъ 20-ти процентовъ съ нарицательнаго акціонернаго капитала, такъ какъ учредители испрашивали концессію, не прося отъ Правительства, ни гарантіи, ни денежнаго пособія.

Основный капиталъ Общества (1.682.000 рублей мет.) образуется одними негарантированными акціями, безъ выпуска облигацій.

Общество имѣетъ право безпошлинно привозить изъ-заграницы подвижной составъ, рельсы съ ихъ принадлежностями и снаряды для водоснабженія.

Военныхъ и морскихъ чиновъ, а также разнаго рода военныя тяжести, а равно арестантовъ съ ихъ тяжестями, Общество обязано перевозить за половину тарифной цѣны, вмѣсто четверти.

Техническія же условія построенія Новгородской узкоколейной дороги представляютъ слѣдующія отличія отъ такихъ же условій ширококолейныхъ путей:

Наименьшіе радіусы кривыхъ частей главнаго пути допускаются въ 100 саженъ, вмѣсто 300.

Длина прямыхъ частей между двумя кривыми, обращенными въ противоположныя стороны, допускается въ 50 саж., вмѣсто 100; точно также и длина горизонтальныхъ частей между продольными склонами, направленными въ противоположныя стороны, допускается въ 50 саж., вмѣсто 100.

Земляное полотно устроивается для одного пути шириною въ 2,0 саж., вмѣсто 2,75; въ выемкахъ, глубиною менѣе 1 саж., оно должно быть шириною не менѣе 3,357 саж., вмѣсто 4,6 саж.

Длина станціонныхъ площадокъ полагается не менѣе 180 саж., вмѣсто 500; площадки допускаются не только горизонтальныя, но и съ уклономъ не болѣе 0,002.

Мосты допускаются деревянные и строятся для одного пути.

Балластный слой дѣлается въ насыпяхъ толщиною 0,15 саж., а въ выемкахъ 0.20 саж., вмѣсто 0,22.

Поперечины, кромѣ сосновыхъ и дубовыхъ, допускаются и еловыя, толщиною отъ 0,10—0,11 саж., вмѣсто отъ 0,13—0,145 саж., а длиною 0,93 саж., вмѣсто 1,25.

Вѣсъ стальныхъ рельсовъ допускается въ 13 фунтовъ на погонный футъ, а желѣзныхъ въ 15, вмѣсто 26. Разъѣздовъ полагается не менѣе $^1/_{10}$ всего протяженія, вмѣсто $^1/_5$. Ширина рельсовой колеи должна быть 3 фута 6 дюймовъ, вмѣсто 5 футовъ.

Разстояніе между станціями не должно превышать 20 вер. вмѣсто 25.

Вѣсъ порожнихъ паровозовъ безъ тендера долженъ быть не менѣе 12 тоннъ, вмѣсто 27. Паровозы должны быть проектированы такъ, чтобы въ нагруженномъ состояніи на каждую ось не приходилось болѣе 5 тоннъ, вмѣсто 12.

24 Апрѣля 1870 года концессія была Высочайше утверждена.

Впослѣдствіи основный капиталъ Общества былъ съ металлической валюты переведенъ на кредитную, какъ то допускалось концессіею; при этомъ, изъ 1.682.000 руб. мет. составилось 1.953.079 руб. кред. Распредѣливши получившійся капиталъ на 19.530 акцій, во сто руб. каждая, учредители вошли съ нѣкоторыми лицами въ соглашеніе о разборѣ ихъ съ уплатою по 80 руб. за акцію.

10 Декабря 1870 года былъ Высочайше утвержденъ планъ направленія Новгородской узкоколейной дороги, опредѣлявшій длину ея въ 68,05 версты.

Въ концѣ Апрѣля 1871 года Правленіе Общества увѣдомило, что сооруженіе дороги окончено. 6 Мая дорога была освидѣтельствована Коммиссіею, и съ 17 числа разрѣшено открыть по ней пассажирское и товарное движеніе.

Изъ журнала освидѣтельствованія видно:

Линія Новгородской узкоколейной дороги, пересѣкая рѣки Витку, Полисть и Кересть, проходитъ, почти параллельно съ существующимъ шоссе, мимо села Чудово, Спасская Полисть, Подберезье и оканчивается у Новгорода.

Мѣстность, по которой пролегаетъ дорога,—ровная, довольно низменная и въ нѣкоторыхъ мѣстахъ болотистая, а именно на 10-й, 11-й и отъ 25-й до 32-й версты.

Наивысшая точка линіи находится у ст. Мясной-Боръ и возвышается на 6,67 саж. надъ Чудовскою станціей.

Длина всей дороги—68 вер. 23 сажени.

Протяженіе прямыхъ частей дороги—31.109,05 саженъ, или 91,44%.

Протяженіе кривыхъ—2.914,7 саж. или 8,56%.

Наименьшій радіусъ кривизны 150 саж. на кривой длиною въ 231 сажень.

Всѣ остальныя закругленія описаны радіусомъ отъ 200 до 1000 саженъ.

Протяженіе горизонтальныхъ частей дороги—15.849,57 с. или 46,65%.

Склоновъ—18.174,18 саж. или 53,35%.

Наибольшій склонъ въ 0,007 на протяженіи 454,6 саж.

Всѣ мосты, исключая черезъ р. Кересть, деревянные. Изъ нихъ имѣютъ длины:

Отъ 2 саж. до 5 саж.—12.
„ 5 „ „ 11,5 „ — 6.
„ 11,5 „ „ 21 „ — 4.

Станцій, включая и оконечныя, 5, а именно: Новгородъ (I класса), Подберезье (III класса), Мясной Боръ (II класса), Трегубова (III класса) и Чудово. На 45 верстѣ отъ Новгорода у ст. Спасская Полисть устроена для пріема пассажировъ крытая платформа.

Подвижнаго состава найдено:

Паровозовъ . . . . 6.
Вагоновъ пассажирскихъ . . . . 22.
„ багажныхъ . . . . 10.
Товарныхъ вагоновъ и платформъ . . . . . . 134.

Число это вполнѣ соотвѣтствуетъ положенному по концессіи, исключая замѣны 6 товарныхъ вагоновъ багажными, что Коммисіей признано одобрительнымъ.

С.

23. Желѣзная дорога Путиловскаго Товарищества.

Въ Іюнѣ мѣсяцѣ 1869 года Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ Путиловъ, владѣющій рельсовымъ заводомъ, находящимся въ Петербургскомъ уѣздѣ на 8-й верстѣ Нарвскаго шоссе, вошелъ къ Министру Путей Сообщенія съ прошеніемъ о дозволеніи ему образовать Торговый Домъ подъ фирмою „Путиловъ и К°" съ цѣлью построить, на собственный счетъ и страхъ, рельсовый путь для соединенія его завода, съ одной стороны—съ желѣзными дорогами: Петергофскою, Варшавскою, Николаевскою и съ р. Невою, близъ устья Обводнаго канала, а съ другой — по прибрежнымъ отмелямъ, съ пристанью, которую Компанія построитъ на взморьѣ. При этомъ г. Путиловъ въ ходатайствѣ своемъ излогалъ, что при перевозкѣ подводою и водою матеріаловъ и издѣлій своего завода до 12.000.000 пуд. передерживалось до 180.000 р. въ годъ, что ложилось на стоимость изготовляемыхъ на его заводѣ рельсовъ; кромѣ того, каменный уголь при многократныхъ перегрузкахъ изъ крупнаго обращался въ мелкій до того, что на половину дѣлался негоднымъ для сварки тяжеловѣсныхъ пакетовъ.

На построеніе дороги онъ предлагалъ слѣдующія болѣе главныя условія: 1) капиталъ на построеніе опредѣлялся въ 2.000.000 мет. руб., и преполагалось образовать собственными средствами Путилова и К°, безъ всякаго отъ Правительства содѣйствія; 2) общее протяженіе главнаго пути отъ берега Невы до оконечностей путей на взморьѣ опредѣлялось 18 вер.; 3) подвижной составъ полагалось имѣть не менѣе двухъ паровозовъ, трехъ пассажирскихъ и 60 товарныхъ вагоновъ и платформъ; 4) работа по сооруженію и самая эксплоатація подчиняются надзору Министерства Путей Сообщенія, на что Путиловъ и К° обязывался ежегодно уплачивать по 20 руб. съ версты; 5) по прошествіи 20 лѣтъ со дня окончанія срока ($3 \frac{1}{2}$ года), назначеннаго на выполненіе работъ, Правительство имѣетъ право выкупить желѣзную дорогу на условіяхъ, опредѣленныхъ въ Уставахъ Обществъ другихъ дорогъ. Срокъ на построеніе дороги, съ $3 \frac{1}{2}$ лѣтъ г. Путиловъ впослѣдствіи согласился уменьшить до трехъ лѣтъ, и обязался внести залогъ въ Государственный Банкъ 60.000 руб. въ обезпеченіе образованія Товарищества и построенія означенной дороги.

Согласно журналу Комитета Министровъ, положеніе на построеніе означенной дороги было Высочайше утверждено въ 27 день Марта 1870 года. 13 Августа 1870 года былъ Высочайше утвержденъ планъ направленія линіи. По этому плану главная линія дороги начинается у верховья Обводнаго канала, слѣдуетъ берегомъ р. Невы по землѣ Императорскаго стекляннаго завода, за тѣмъ проходитъ въ чертѣ города по землямъ частныхъ владѣльцевъ до Волкова поля; приближаясь къ существующей соединительной вѣтви между Николаевскою и С.-Петербурго-Варшавскою желѣзными дорогами, минуя Волковское артиллерійское кладбище, дорога дѣлаетъ изгибъ, которымъ, недоходя Московскаго шоссе выходитъ изъ городской черты и слѣдуетъ далѣе, по загороднымъ мѣстностямъ, мимо Путиловскаго завода, выходитъ на Екатерингофскій фарватеръ и кончается на взморьѣ двумя вѣтвями. Главный путь долженъ переходить надъ Николаевскою, Царскосельскою, С.-Петербурго-Варшавскою и Петергофскою желѣзными дорогами, при посредствѣ особыхъ, для безопасности движенія, путепроводовъ. Для соединенія же съ упомянутыми желѣзными дорогами, кромѣ Царскосельской, предполагалось построить особыя вѣтви. Равно предполагались особыя соединительныя вѣтви къ бассейну Николаевской желѣзной дороги, къ горному и механическому заводамъ Русскаго Общества, къ предполагаемой къ постройкѣ у р. Невы гавани, на землѣ принадлежащей Путиловскому Товариществу, и къ заводу Путилова. Вся длина, собственно главнаго пути—отъ рѣки Невы до оконечности гавани на взморьѣ,—16 верстъ, т. е. на 2 версты менѣе противъ предварительно назначенной по § 4 утвержденнаго положенія. Это сокращеніе на 2 версты происходило отъ укороченія вѣтвей, предположенныхъ по обѣимъ сторонамъ гавани на взморьѣ.

18 Мая 1872 года г. Путиловъ обратился къ Министру Путей Сообщенія съ ходатайствомъ о разрѣшеніи ему передать Главному Обществу Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ эксплоатацію уже отстроенной части желѣзной дороги Путиловскаго Товарищества—отъ Екатерингофской рѣчки до Петергофской желѣзной дороги. Ходатайство это было удовлетворено, по журналу Техническо-Инспекторскаго Комитета отъ 2 Іюня 1872 г.

К.

24. Ярославско-Вологодская узкоколейная желѣзная дорога.

Вслѣдствіе ходатайства Общества Московско-Ярославской желѣзной дороги, о дозволеніи ему построить узкоколейную желѣзную дорогу отъ Ярославля до Вологды, 24 Іюля 1870 года были Высочайше утверждены дополнительныя статьи къ прежнему уставу Московско-Ярославской желѣзной дороги.

На основаніи этихъ статей, Общество обязывалось построить, на свой счетъ, узкоколейную дорогу отъ лѣваго берега рѣки Волги, противъ Ярославля,—до Вологды. Длина линіи—не превышаетъ 196 верстъ.

Новая дорога должна быть снабжена подвижнымъ составомъ и всѣми принадлежностями для эксплоатаціи. Открытіе дороги должно послѣдовать не позже 31 Декабря 1872 года.

Дополнительный капиталъ Общества въ 4.400.000 руб. образуется выпускомъ облигацій, приносящихъ 5% въ годъ, и на погашеніе которыхъ ежегодно назначается $^{16}/_{100}$%. Всѣ облигаціи оставляются за Правительствомъ по цѣнѣ 75 за 100. Общество владѣетъ дорогою до 29 Мая 1873 года, т. е. до окончанія срока владѣнія Московско-Ярославскою дорогою. Рельсы съ принадлежностями, снаряды для водоснабженія, паровозы, тендеры, вагоны и запасныя части подвижнаго состава дозволено провозить изъ-заграницы безпошлинно.

Земляное полотно—въ одинъ путь, шириною въ 2 саж. Радіусы кривыхъ не менѣе 100 саженъ; продольные склоны—не болѣе 0,012 саж.

8 Января 1872 года открыто было движеніе на участкѣ отъ Волги до Данилова въ 61,5 верстъ. 20 Іюля—на остальной части пути, до Вологды, въ 129,6 верстъ. Вся длина узкоколейной дороги составила 191 версту.

25. Риго-Больдерааская желѣзная дорога.

Мысль о соединеніи желѣзною дорогою г. Риги съ селеніемъ Больдераа возникла вслѣдствіе нѣкоторыхъ неудобствъ, затруднявшихъ отправку грузовъ изъ Рижскаго порта за границу и полученіе грузовъ, привозимыхъ изъ-заграницы. Большіе пароходы, число которыхъ постоянно увеличивается на счетъ парусныхъ судовъ малыхъ размѣровъ, не могутъ съ полнымъ грузомъ подниматься до г. Риги; по этому они должны выгружать часть привозимаго ими груза въ с. Больдераа, лежащемъ при устьѣ р. Западной Двины, и тамъ же догружаться при выходѣ въ море. Кромѣ того, Рижскій заливъ у устья р. Двины замерзаетъ нѣсколькими недѣлями позже и вскрывается отъ льда нѣсколько раньше, чѣмъ р. Двина. Хлѣбные грузы, составляющіе главный предметъ отпускной, чрезъ Рижскій портъ, торговли, приходятъ въ Ригу позднею осенью, большею частью тогда, когда Двина уже замерзла, почему ихъ приходилось или оставлять въ Ригѣ до открытія навигаціи или отправлять изъ Риги въ Больдераа, если не гужемъ, то на судахъ, прорубая, для прохода послѣднихъ каналы.

Въ Октябрѣ 1869 года въ Министерство Путей Сообщенія поступило ходатайство Англійскаго купца Робинсона о дозволеніи ему произвести, на собственный счетъ, изысканія для постройки желѣзной дороги, отъ Рижской станціи Риго-Динабургской желѣзной дороги до селенія Больдераа, съ постояннымъ мостомъ чрезъ р. Двину, что 13 Ноября того же года и было Высочайше разрѣшено.

Въ началѣ Марта 1870 года г. Робинсонъ представилъ въ Министерство Путей Сообщенія проектъ концессіи на Риго-Больдерааскую желѣзную дорогу. Главнѣйшія условія этого проекта заключались въ слѣдующемъ: Инженеръ Робинсонъ обязуется составить Общество для устройства желѣзной дороги отъ г. Риги до устья Двины у селенія Больдераа, съ постояннымъ мостомъ чрезъ р. Двину въ г. Ригѣ и съ пристанью въ с. Больдераа. Основной капиталъ Общества опредѣляется въ 4.240.000 руб. мет., изъ коихъ $^{1}/_{4}$ образуется выпускомъ акцій, а $^{3}/_{4}$ выпускомъ облигацій. На весь облигаціонный капиталъ Правительство даруетъ, со дня выпуска облигацій, абсолютную гарантію въ размѣрѣ 5% ежегоднаго дохода и $^{1}/_{10}$% погашенія и оставляетъ всѣ облигаціи за собою, считая по 75 за 100 рублей нарицательнаго капитала. Риго-Больдерааская желѣзная дорога должна составлять продолженіе Риго-Динабургской желѣзной дороги и, предназначаясь къ передачѣ Обществу этой послѣдней, должна быть устроена такимъ образомъ, чтобы удобства эксплоатаціи и товарнаго движенія были совершенно обезпечены.

Въ теченіе 10 лѣтъ, со дня открытія Риго-Больдерааской линіи, Общество Риго-Динабургской желѣзной дороги имѣетъ право пріобрѣсти ее въ свою собственность. Продажа совершается посредствомъ замѣны всѣхъ не погашенныхъ акцій и и облигацій Риго-Больдерааской дороги непогашенными облигаціями Риго-Динабургской. Укладка путей около крѣпости Динаминде производится по соглашенію съ крѣпостнымъ начальствомъ, безъ разрѣшенія котораго не могутъ быть возводимы никакія постройки по лѣвую сторону р. Аа. Возведеніе каменныхъ зданій на лѣвомъ берегу р. Аа вовсе воспрещается. Же-

лѣзный мостъ чрезъ р. Двину не долженъ имѣть болѣе 335,143 с. длины и 5 саж. ширины. Рельсовый путь долженъ проходить по срединѣ моста. По обѣ стороны рельсовъ оставляется проѣздъ для экипажей и, кромѣ того, устроиваются тротуары въ 5 футовъ ширины каждый. За исключеніемъ заказываемаго въ Россіи Двинскаго моста, Общество имѣетъ право привозить безпошлинно изъ-заграницы всѣ предметы для постройки дороги необходимые.

Правленіе Общества Риго-Динабургской желѣзной дороги въ прошеніи отъ 31 Марта 1870 года, поданномъ на имя Исправляющаго должность Министра Путей Сообщенія, заявило, что Общество это не можетъ принять на себя устройство Больдерааской дороги и постояннаго моста черезъ р. Двину, но признавая вполнѣ, что предпріятіе это принесло бы существенную пользу не только Риго-Царицынской желѣзной дорогѣ, но и всему торговому движенію, изъявляло готовность, по мѣрѣ возможности, содѣйствовать осуществленію означеннаго предпріятія.

Такъ какъ приложенная къ проекту концессіи расцѣночная вѣдомость оказалась неполною и составленною не по общепринятой формѣ, то она была возвращена для исправленія. При вторичномъ представленіи ея, г. Робинсонъ изъявилъ согласіе ограничить капиталъ Общества 4.128.000 руб. мет.

Принимая во вниманіе, что необходимость устройства въ Ригѣ постояннаго моста черезъ р. Двину признавалась Правительствомъ съ давняго времени, и что Риго-Больдерааская желѣзная дорога обезпечитъ болѣе удобную отправку за границу грузовъ, прибывающихъ въ Рижскій портъ по Риго-Царицынской линіи, Исправляющій должность Министра Путей Сообщенія и Министръ Финансовъ нашли возможнымъ причислить эту дорогу къ разряду тѣхъ небольшихъ вѣтвей, не вошедшихъ въ сѣть, о которыхъ, по Высочайше утвержденному 24 Марта 1870 года журналу Комитета Желѣзныхъ Дорогъ, Исправляющему должность Министра Путей Сообщенія предоставлено, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ, входить съ особымъ представленіемъ въ Комитетъ Министровъ.

Имѣя въ виду, что при разсмотрѣніи и утвержденіи сперва проектовъ концессій, а потомъ проектовъ уставовъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ, не только значительно усложняется переписка и тратится много времени, но представляются и другія неудобства отъ образованія Обществъ прежде утвержденія ихъ уставовъ, Исправляющій должность Министра Путей Сообщенія полагалъ полезнымъ, всякій разъ, когда къ тому не встрѣтится особенныхъ затрудненій, представлять на разсмотрѣніе Комитета Министровъ проектъ устава Общества вмѣстѣ съ проектомъ концессіи, ограничиваясь въ послѣдней изложеніемъ только обязательствъ учредителей по образованію Обществъ.

Составленные, на такихъ основаніяхъ, въ Министерствѣ Путей Сообщенія проекты концессіи и устава Общества Риго-Больдерааской желѣзной дороги были препровождены на разсмотрѣніе Министра Финансовъ. Затѣмъ проекты эти Управляющимъ Министерствомъ Путей Сообщенія представлены въ Комитетъ Министровъ при запискѣ слѣдующаго, между прочимъ, содержанія:

Предполагаемое г. Робинсономъ продолженіе желѣзной дороги отъ Рижской станціи Риго-Динабургской желѣзной дороги до с. Больдераа представляетъ необходимое дополненіе большой Риго-Царицынской линіи, протяженіемъ въ 1785 вер. Построеніе же постояннаго моста чрезъ р. Двину въ Ригѣ необходимо, не только для проведенія Риго-Больдерааской желѣзной дороги, но также и для соединенія города съ Митавскимъ форштадтомъ, а Риго-Митавской желѣзной дороги съ общею сѣтью нашихъ желѣзныхъ дорогъ. По разсмотрѣніи въ Министерствѣ Путей Сообщенія представленныхъ г. Робинсономъ смѣтныхъ исчисленій, оказалось, что нарицательный капиталъ Общества (4.128.000 мет. руб.) состоитъ изъ трехъ частей, а именно: 1) Изъ 2.650.000 мет. руб. представляющихъ нарицательную стоимость постояннаго Двинскаго моста; сумма эта не преувеличена. 2) Изъ 469.000 мет. руб., представляющихъ нарицательную стоимость устройства пристани въ устьѣ р. Двины съ необходимыми къ ней приспособленіями для удобной перегрузки товаровъ на суда; сумма эта подлежитъ оправданію подробными проектами и смѣтами. Наконецъ 3) изъ 1.009.000 мет. руб., представляющихъ нарицательную стоимость остальныхъ 15 $^{1}/_{2}$ вер. дороги, поверстная стоимость которой составитъ, такимъ образомъ, 65.100 р. Сравнительно большая поверстная стоимость Больдерааской дороги противъ Либавской (43.500 р.) оправдывается: 1) Высокою цѣною земель и другихъ имуществъ, отчуждаемыхъ подъ дорогу проходящую по густо заселеннымъ предмѣстьямъ; 2) большимъ мостомъ чрезъ р. Аа, стоимость котораго падаетъ на небольшое число верстъ дороги; 3) сравнительно большимъ количествомъ земляныхъ работъ и другихъ искусственныхъ сооруженій.

Комитетъ Министровъ, въ засѣданіяхъ 14 и 28 Іюля, принимая во вниманіе сдѣланное Генералъ-Адъютантомъ Милютинымъ заявленіе о томъ, что со стороны Военнаго Министерства не встрѣчается препятствія къ сооруженію проектируемой дороги и мостовъ чрезъ рр. Западную Двину и Аа съ тѣмъ, чтобы всѣ устройства возлѣ крѣпости Динаминде и сооруженіе означенныхъ мостовъ были произведены по соглашенію съ Военнымъ Министерствомъ, затѣмъ отзывъ мѣстнаго Генералъ-Губернатора о возможности допустить взиманіе за пропускъ черезъ Двинскій мостъ экипажей и скота особой платы и, наконецъ, согласіе учредителя Общества Риго-Больдерааской дороги принять на средства Общества, въ размѣрѣ до 30.000 мет. руб., участіе въ постройкѣ въ с. Больдераа особаго таможеннаго зданія, полагалъ: исправленные, въ семъ смыслѣ, а равно и по другимъ менѣе существеннымъ замѣчаніямъ, проекты Устава Общества Риго-Больдерааской желѣзной дороги и техническихъ на сооруженіе сей дороги условій, а равно и проектъ концессіи на образованіе упомянутаго Общества утвер-

дить, представивъ ихъ на Высочайшее ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА благоусмотрѣніе.

7 Августа 1870 года проекты концессіи, устава и техническихъ условій были Высочайше утверждены.

Главнѣйшія условія устава заключаются въ слѣдующемъ: Нарицательный капиталъ Общества опредѣляется въ 4.128.000 мет. руб. и образуется выпускомъ на $^1/_4$ негарантированныхъ акцій, а на $^3/_4$ гарантированныхъ облигацій (5% ежегоднаго интереса и $^1/_{10}$% погашенія). Всѣ облигаціи Правительство оставляетъ за собою, отпуская за нихъ деньгами по 75 мет. руб. за каждые 100 рублей. мет. нарицательнаго капитала. Длина дороги 17$^1/_2$ верстъ. Постоянный мостъ чрезъ р. Двину въ Ригѣ устраивается для одного рельсоваго пути съ проѣзжею частью для экипажей и съ тротуарами для пѣшеходовъ. Желѣзныя части постояннаго Двинскаго моста должны быть заказаны непремѣнно на русскихъ заводахъ. Всѣ товарные вагоны и платформы Общество обязано пріобрѣсти въ Россіи. Рельсы и скрѣпленія ихъ, въ количествѣ необходимомъ для первоначальнаго устройства дороги, дозволяется Обществу выписать изъ-заграницы безпошлинно. Прочіе, для устройства дороги, предметы, въ случаѣ привоза ихъ изъ-заграницы, подлежатъ дѣйствію общихъ тарифныхъ постановленій. Дорога строится въ одинъ путь и должна быть открыта для движенія, равно какъ и постоянный мостъ чрезъ Двину, не позже 1-го Ноября 1872 года. Общество владѣетъ дорогою 81 годъ. Наибольшій предѣлъ платы по тарифу ни въ какомъ случаѣ не долженъ превышать платы, принятой въ уставѣ Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ; но, въ виду значительной стоимости Двинскаго моста при маломъ протяженіи желѣзной дороги, Обществу предоставляется взимать, сверхъ того, по $^1/_3$ копѣйки съ пуда товаровъ всѣхъ разрядовъ, перевозимыхъ въ вагонахъ по Двинскому мосту. Плата за проѣздъ по Двинскому мосту экипажей, за прогонъ лошадей и скота не должна превышать таксы, утвержденной Лифляндскимъ губернскимъ правленіемъ для взиманія въ 1870 году на Двинскомъ плавучемъ мосту въ Ригѣ. Въ случаѣ пониженія означенной таксы для плавучаго моста, Общество Риго-Больдерааской дороги должно руководствоваться сею пониженною таксою и въ отношеніи къ постоянному, устроенному имъ, мосту. Если бы Правительство признало полезнымъ предоставить эксплоатацію Риго-Больдерааской желѣзной дороги Обществу Риго-Динабургской желѣзной дороги, съ тѣмъ, чтобы чистый доходъ съ Риго-Больдерааской дороги поступалъ въ пользу Общества этой дороги, и Общество Риго-Динабургской желѣзной дороги изъявило на то согласіе, то Общество Риго-Больдерааской дороги не можетъ отказаться отъ передачи эксплоатаціи своей дороги Обществу Риго-Динабургской (§ 44).

Въ Октябрѣ 1872 года Правленіе, извѣщая что мостъ чрезъ Двину и дорога будутъ готовы къ концу этого мѣсяца, просило о назначеніи Коммисіи для ихъ освидѣтельствованія. 20—22 Ноября постройка дороги и моста была освидѣтельствована. Изъ акта освидѣтельствованія, видно:

Линія Риго-Больдерааской желѣзной дороги, начинаясь отъ Рижской станціи Риго-Динабургской желѣзной дороги и пересѣкая Риго-Митавскую дорогу на полустанціи послѣдней дороги Торенсбергъ, направляется вправо къ селенію Больдераа, гдѣ путь проложенъ до поворотнаго круга чрезъ р. Аа. По этому, Коммисіею былъ освидѣтельствованъ участокъ отъ Риги до ст. Больдераа, со включеніемъ послѣдней. Общее направленіе линіи согласно съ утвержденнымъ планомъ ея. Протяженіе дороги отъ Рижской станціи Риго-Динабургской желѣзной дороги до середины ст. Больдераа составляетъ 15 верстъ 144 саж., считая въ томъ числѣ 200 сажень между станціями Риго-Динабургской и Риго-Больдерааской дорогъ. Изъ искусственныхъ сооруженій имѣется: желѣзныхъ мостовъ, кромѣ моста черезъ р. Двину,—9. Изъ нихъ въ 1 саж. отверстіемъ 1; въ 3 саж. —2, въ 3,5—1; въ 5—4 и въ 7 саж.—1. Желѣзный мостъ черезъ р. Двину многораскосной системы, съ ѣздою понизу, длиною въ 344,16 саженъ, о 10 пролетахъ (8 пролетовъ по 40,52 сажени между срединами быковъ и 2 у поворотной части моста). Поворотная часть основана на каменномъ столбѣ на сваяхъ, на каковыхъ возведенъ и ея устой (со стороны г. Риги). Остальные же 8 быковъ и устой со стороны г. Митавы основаны на кесонахъ. Ширина проѣзжей части между фермами, по срединѣ которой уложенъ рельсовый путь, составляетъ 32 фута. Снаружи фермъ устроены на кронштейнахъ тротуары шириною въ 5 футовъ. Изъ подвижнаго состава доставлено: паровозовъ—1, вагоновъ багажныхъ—2, платформъ 50. (По расцѣночной вѣдомости полагалось: паровозовъ—3, вагоновъ пассажирскихъ 1 и 2 кл.—2, 3 кл.—4, багажныхъ—2, открытыхъ платформъ 50). Станціонныхъ построекъ, а равно запасныхъ путей, стрѣлокъ и крестовинъ устроено значительно болѣе, чѣмъ назначено по расцѣночной вѣдомости, такъ какъ соглашеніе съ Обществомъ Риго-Динабургской дороги относительно общаго пользованія Рижскою станціею послѣдней дороги не состоялось и потому пришлось устроить въ Ригѣ особую станцію. Земляное полотно отъ Рижской ст. до полуст. Торенсбергъ еще не вполнѣ окончено, равно какъ устройство и мощеніе въѣздовъ на Двинскій мостъ; телеграфъ не вполнѣ оконченъ и не освидѣтельствованъ телеграфнымъ начальствомъ, служба эксплоатаціи, за исключеніемъ службы надзора, вовсе не организована; пути, стрѣлки и крестовины на станціяхъ не вывѣрены, и самыя станціи не ограждены подлежащими сигналами; кромѣ того, поставленный подвижной составъ совершенно не достаточенъ, а наемъ онаго отъ другихъ дорогъ не обезпеченъ.

Въ виду означенныхъ недодѣлокъ открытіе движенія по освидѣтельствованному участку дороги замедлилось до 1 Январа

1873 года. 11 Декабря 1873 года открыто правильное движеніе и па остальномъ протяженіи Риго-Больдерааской желѣзной дороги—пассажирскихъ поѣздовъ отъ ст. Больдераа до переѣзда у форткометской дамбы, на протяженіи $1\frac{1}{4}$ версты, и товарныхъ—до конца вновь устроенной Обществомъ Риго-Больдерааской желѣзной дороги дамбы, на протяженіи отъ станціи Больдераа двухъ верстъ.

С.

26. Желѣзная дорога Гутуевскаго Товарищества.

Въ Апрѣлѣ мѣсяцѣ 1870 года Камеръ-Юнкеръ Калежскій Совѣтникъ Бепардаки вошелъ къ Министру Путей Сообщенія съ ходатайствомъ о построеніи на собственный счетъ вѣтви желѣзной дороги отъ пристаней Гутуевскаго острова па соединеніе съ дорогою Путиловскаго Товарищества; при чемъ объяснялъ, что хотя на пріобрѣтеніе приморской части этаго острова и на устройство на ней пристаней и складовъ употреблено было его отцемъ до 1.200.000 руб., съ цѣлью доставить большее удобство для отправляющихся съ Петербургскаго порта судовъ, однако Гутуевская пристань не доставляла всей той пользы, которую бы можно было ожидать, и это—вслѣдствіе затруднительности, при посредствѣ гужевой подвозки, организовать безостановочную и правильную доставку и отправку грузовъ отъ пристани къ желѣзно-дорожнымъ станціямъ.

Линію, по представленному при прошеніи плану, полагалось вести отъ амбаровъ, расположенныхъ на сѣверной части Гутуевскаго острова (при впаденіи р. Невы въ Финскій заливъ) изгибомъ по этой части острова, а потомъ вдоль Вольнаго острова присоединяя ее къ Путиловской дорогѣ двумя вѣтвями—на взморьѣ и у берега Екатерингофской рѣчки.

Длина всей линіи $7\frac{1}{2}$ верстъ: главнаго пути—3 версты 263 саж., соединительной вѣтви—471,091 саж. и разъѣздныхъ путей по Гутуевскому острову—2 вер. 344 саж.

Кромѣ того, въ эту дорогу включалась часть главнаго пути по дамбѣ Путиловской желѣзной дороги и по мосту чрезъ Екатерингофскую рѣчку, который предполагалось строить на половинныхъ издержкахъ съ г. Путиловымъ. Капиталъ на построеніе опредѣлялся въ 800.000 мет. руб. и предполагалось образовать его собственными средствами Товарищества безъ всякаго отъ Правительства содѣйствія или пособія.

Для обезпеченія предпріятія представлялся залогъ въ 3% всей суммы т. е. 24.000 руб. Срокъ владѣнія дорогой назначался 81 годъ.

При разсмотрѣніи 15 Сентября 1870 года этаго ходатайства въ Комитетѣ гг. Министровъ, на проектѣ положенія на построеніе означенной дороги Комитетъ сдѣлалъ слѣдующія болѣе важныя замѣчанія: 1) слѣдовало бы возвысить залогъ до 5%, какъ вообще принято въ большей части концессій; 2) слѣдовало бы увеличить количество товарныхъ вагоновъ до 75, вмѣсто предполагаемыхъ 50.

На увеличеніе залога до 5% всей стоимости дороги, (40.000 руб.) г. Бенардаки изъявилъ согласіе; количество же подвижнаго состава онъ считалъ достаточнымъ, такъ какъ движеніе предполагалось совершать большею частію подвижнымъ составомъ съ другихъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ засѣданіи своемъ отъ 23 Іюня 1871 г. Комитетъ гг. Министровъ согласился на условія предложенныя г. Бенардаки и, согласно постановленію Комитета, въ тотъ же день послѣдовало Высочайше утвержденіе концессіи.

Къ работамъ было приступлено въ концѣ 1871 года и начались съ постройки деревяннаго моста, американской системы, чрезъ Екатерингофскую рѣчку на половинныхъ издержкахъ съ Товариществомъ Путиловской желѣзной дороги.

Весною 1872 года приступлено было къ производству насыпи для полотна Гутуевской дороги на Вольномъ островѣ.

Но вслѣдствіе состоявшагося Высочайшаго повелѣнія о составленіи проекта прорытія морскаго канала отъ Кронштадта въ Неву пріостановилось утвержденіе проекта Гутуевской желѣзной дороги; вслѣдствіе же предполагаемаго пересѣченія означенной дороги вновь проектируемымъ каналомъ съ 1872 г. пріостановлено было и самое производство работъ.

К.

27. Мюльграбенская вѣтвь Риго-Динабургской желѣзной дороги.

По Высочайше утвержденному 14 Іюня 1868 года положенію Комитета гг. Министровъ, Обществу Риго-Динабургской желѣзной дороги разрѣшенъ былъ заемъ для составленія строительнаго капитала на уложеніе рельсоваго пути отъ Рижской станціи къ предположеннымъ на р. Двинѣ, у Мюльграбена, пристанямъ, на сумму 600.000 рублей, посредствомъ выпуска облигацій; срокъ займа опредѣленъ на 60 лѣтъ, съ тѣмъ, чтобы съ 1 Іюля 1878 года онъ погашался посредствомъ тиража въ теченіе 50 лѣтъ.

Впослѣдствіи разрѣшено было устройство Риго-Больдерааской линіи, и возникъ вопросъ—нужна ли будетъ, при существованіи этой линіи, Мюльграбенская вѣтвь?

Рижскій Биржевой Комитетъ, въ ходатайствѣ отъ 10 Ноября 1870 года, объяснилъ, что съ развитіемъ рельсовыхъ путей и усиленіемъ отпуска хлѣба, чрезъ Рижскій портъ, этотъ портъ не удовлетворяетъ потребности въ амбарахъ, причальныхъ мѣстахъ и набережныхъ, необходимыхъ для веденія хлѣбной торговли въ большихъ размѣрахъ. Мюльграбенская же гавань можетъ быть очень удобною для вывоза хлѣба, такъ какъ она представляетъ возможность дальнѣйшаго неограниченнаго распространенія по значительному озеру Штинтзе и имѣетъ широкія набережныя для устройства пространныхъ амбаровъ. Риго-Болдерааская дорога хотя и приноситъ пользу, но не устраняетъ Мюльграбенскаго проекта.—Правленіе Риго-Динабургской дороги также ходатайствовало объ утвержденіи проекта Мюльграбенской вѣтви.

Планъ направленія Мюльграбенской вѣтви утвержденъ Министерствомъ Путей Сообщенія 23 Іюня 1871 года.

Открытіе Мюльграбенской вѣтви послѣдовало 1 Іюня 1872 года. Длина ея составляетъ 9,9 верстъ.

---

28. Ландварово-Роменская желѣзная дорога.

Ландварово-Роменская линія вошла въ число линій, признанныхъ необходимѣйшими, по Высочайше утвержденнымъ 1 и 24 Марта 1870 года журналамъ Комитета желѣзныхъ дорогъ. Линія эта должна была соединить Либавскую желѣзную дорогу съ Малороссіею; изысканія по ней были произведены въ 1870 же году. Проектъ нормальной концессіи утвержденъ 9 Мая 1871 года.

Ландварово-Роменская линія должна была, отдѣлившись отъ С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги (къ которой примыкаетъ и Либавская), между станціями Ландварово и Вильно, направиться къ юго-востоку; пересѣчь Московско-Брестскую дорогу, въ Минскѣ, посредствомъ путепровода надъ рельсами послѣдней, и Курско-Кіевскую—на станціи Бахмачъ, въ одномъ съ нею горизонтѣ; а затѣмъ идти далѣе до Роменъ.

Длина главнаго пути опредѣлена въ 718 верстъ; кромѣ того, въ Минскѣ положено устроить соединительную вѣтвь къ Московско-Брестской линіи, длиною въ 2 версты. Земляное полотно въ одинъ путь шириною въ 2,60 сажени. Радіусы кривыхъ — не менѣе 300 саженъ, но на соединительныхъ вѣтвяхъ, при подходахъ къ станціямъ, они допускаются и въ 200 саженъ. Длина кривыхъ, въ общей совокупности, не должна превышать 15% всего протяженія дороги. Продольные склоны, на первомъ участкѣ дороги, до Минска, допускаются въ 0,01, на остальномъ же протяженіи дороги—въ 0,008. Паровозовъ въ подвижномъ составѣ должно быть 108, вагоновъ пассажирскихъ — 82, арестантскихъ—4, товарныхъ и багажныхъ—762, платформъ—1.000.

Для построенія дороги учреждается акціонерное Общество, которое владѣетъ ею 81 годъ. Дорога должна быть выстроена въ теченіе трехъ лѣтъ.

Устройство дороги изъявляли желаніе принять на себя: Инженеръ-Капитанъ Яфимовичъ съ Вѣнскимъ банкиромъ Вейкерсгеймомъ, Статскій Совѣтникъ Герстфельдъ, Полковникъ Жирардъ-де-Сукантонъ, купецъ Варгунинъ съ Почетнымъ Гражданиномъ Гинцбургомъ, торговый домъ Гладина, Инженеръ-Полковникъ Фалькенгагенъ, представитель Гамбургскаго сѣвернаго банка, Статскій Совѣтникъ фонъ-Меккъ и Коммерціи Совѣтникъ Варшавскій.

По соглашенію Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ, учредителемъ акціонернаго Общества былъ избранъ Статскій Совѣтникъ фонъ-Меккъ, на имя котораго, по Высочайше утвержденному 29 Іюля 1871 года положенію Комитета гг. Министровъ, и была выдана концессія.

Основной капиталъ предпріятія опредѣленъ въ 28.466.812 металлическихъ рублей; четвертая часть его образуется выпускомъ не гарантированныхъ акцій; остальныя же три четверти выпускомъ облигацій, по которымъ Правительство гарантируетъ 5% и $^1/_{10}$% погашенія.

Всѣ облигаціи Правительство оставило за собою, съ выдачею за нихъ Обществу наличными деньгами по 76½ за 100. Облигаціонный капиталъ дозволено впослѣдствіи, во время эксплоатаціи, увеличить до 3.000 рублей на версту, съ разрѣшенія Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ *).

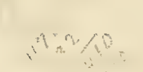
Уставъ Общества утвержденъ 25 Декабря 1871 года.

---

*) По расцѣночной вѣдомости, утвержденной 17 Іюля 1871 года, изъ общаго капитала Ландварово-Роменской дороги, отнесено: на отчужденіе земель (4237½ десятинъ)—277.840 руб.; на сносъ построекъ—42.160 руб.; земляныя работы по устройству полотна (1.187.050 куб. саж.) 1.920.000 руб.; трубы, каменные и деревянные мостики 307.356 руб.; желѣзные мосты съ каменными опорами 1.577.080 руб.; устройство балластныхъ слоевъ 640.800 р.; поперечины (1.121.400 штукъ) 448.560 руб.; рельсы и скрѣпленія (3.649.555. пудовъ) 5.144.533 руб.; развозка ихъ 364.256 руб.; укладка рельсоваго пути и содержаніе его въ исправности до открытія движенія 176.220 руб.; верстовые столбы, уклонные знаки, инструменты для ремонта пути, переносные щиты и изгороди 54.408 руб.; телеграфъ 119.300 руб.; сторожевые дома, казармы и переѣзды 303.060 р.; станціонныя сооруженія 1.321.300 р.; прочіе принадлежности станцій 460.075 руб.; водоснабженіе 201.000 руб.; подвижной составъ 4.465.000 руб.; инспекція 107.307,3 р.; администрація 712.000 р.; первоначальныя принадлежности эксплоатаціи 280.223 руб.; изысканія 43.535,2 р.; проценты и потери при реализаціи капитала 9.500.798,5 руб.

Впослѣдствіи, по ходатайству Правленія Общества, на основаніи Высочайше утвержденнаго 7 Марта 1872 года журнала Комитета желѣзныхъ дорогъ, направленіе Ландварово-Роменской линіи было нѣсколько измѣнено, при чемъ пунктъ ея соединенія съ С.-Петербурго-Варшавскою дорогою назначенъ въ 8 верстахъ сѣвернѣе Вильны, на правомъ берегу р. Вилейки.

Первый участокъ дороги отъ Вилейки до Минска, длиною въ 173 версты, окончeнъ и открытъ для движенія 14 Января 1873 г.; второй, отъ Минска до Бобруйска, въ $139\,^1/_2$ верстъ— 16 Сентября; третій, отъ Бобруйска до Гомеля, въ 141,8 вер— 17 Ноября 1873 г.; четвертый, отъ Гомеля до Бахмача, въ 184 вер.,—12 Января 1874 г., а пятый, отъ Бахмача до Роменъ, въ $72\,^3/_4$ версты—15 Іюля 1874 года. Вся длина дороги, такимъ образомъ, составила 711,1 верстъ. Возлѣ Бобруйска, Жлобина и Гомеля устроены еще три вѣтви къ рѣкамъ: Березинѣ, Днѣпру и Сожу. в.



29. Лозово-Севастопольская желѣзная дорога.

Въ Сборникѣ Свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ, изданномъ въ 1867 году, было объяснено, что концессія на построеніе желѣзной дороги отъ Москвы до Севастополя, выданная 25 Іюля 1863 г., объявлена была въ 1864 году несостоявшеюся. Послѣ того, Севастопольская линія введена была въ составъ Высочайше утвержденной 23 Апрѣля 1866 года сѣти желѣзныхъ дорогъ.

31 Мая 1868 года, по особому Высочайшему повелѣнію, въ Комитетѣ желѣзныхъ дорогъ разсматривался вопросъ о сравнительной пользѣ и важности двухъ желѣзно-дорожныхъ линій: Харьково-Кременчугской и Харьково-Севастопольской. По этому предмету имѣлись въ виду различныя соображенія: г. Министръ Путей Сообщенія, въ представленіи своемъ Комитету, объяснилъ, что хотя въ 1864 г. и рѣшено было строить желѣзную дорогу отъ Балты чрезъ Кременчугъ въ Харьковъ, въ видахъ соединенія Москвы съ Одессою, но съ тѣхъ поръ положеніе дѣлъ существенно измѣнилось; посредствомъ Кіево-Балтской желѣзной дороги уже достигается соединеніе Одессы съ Москвою, чрезъ Кіевъ; кромѣ того разрѣшена уже дорога отъ Харькова въ Таганрогъ къ Азовскому морю, которая, не требуя устройства моста чрезъ р. Днѣпръ, имѣетъ еще другія преимущества предъ линіею Одесскою. По этому Харьково-Кременчугскій участокъ не представляется уже особенно необходимымъ, между тѣмъ, какъ болѣе настоятельная надобность встрѣчается въ сооруженіи дороги отъ Харьково-Таганрогской линіи къ Севастополю, важной въ военномъ, политическомъ и коммерческомъ отношеніяхъ, и относительно постройки которой уже поступили предложенія отъ Принца Петра Ольденбургскаго и Генералъ-Адъютанта Тотлебена.

О томъ, какъ обсуждался въ Комитетѣ гг. Министровъ вопросъ о Харьково-Кременчугской и Севастопольской линіяхъ, объяснено выше, въ статьѣ „Харьково-Николаевская желѣзная дорога".

Большинство Комитета пришло къ заключенію, что нѣтъ никакой надобности поставлять устройство одной дороги, въ зависимость отъ неустройства другой, такъ какъ обѣ онѣ, т. е. и Харьково-Кременчугская и Севастопольская—необходимы.

Мнѣніе большинства было Высочайше утверждено 12 Іюня 1868 года.

Въ томъ же 1868 году было разрѣшено: братьямъ Панаевымъ, Генералъ-Адъютанту Тотлебену и барону Унгернъ-Штернбергу произвести изысканія по направленію отъ станціи Лозовой (на Харьковско-Таганрогской дорогѣ) до Севастополя, съ вѣтвями къ Днѣпру и Ѳеодосіи.

Между тѣмъ на построеніе Севастопольской желѣзной дороги заявлено было въ 1868 же году нѣсколько предложеній.

Прежде всѣхъ поступили заявленія отъ Принца Петра Ольденбургскаго и Генералъ-Адъютанта Тотлебена въ сотовариществѣ съ Дѣйствительнымъ Статскимъ Совѣтникомъ Дурасовымъ и Инженеромъ Струве; въ предложеніяхъ ихъ подробныя условія концессіи объяснены не были.

Князь Италійскій, Графъ Суворовъ-Рымникскій, вмѣстѣ съ Инженеромъ Эргардтомъ, ходатайствовали о выдачѣ имъ концессіи съ правительственною 5% гарантіею на весь основной капиталъ предпріятія—35.000.000 рублей. Они полагали провести дорогу отъ Крюкова до Севастополя, длиною въ 500 вер.

Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ Воронинъ вмѣстѣ съ банкирскимъ домомъ Розенталь просили о дозволеніи образовать акціонерное Общество съ капиталомъ въ 43.800.000 руб. мет., который долженъ образоваться выпускомъ на $^1/_4$ негарантированныхъ акцій и на $^3/_4$ гарантированныхъ облигацій. По ихъ проекту, дорога должна была пройдти отъ ст. Лозовой до Севастополя и, вмѣстѣ съ вѣтвію къ пристани на Днѣпрѣ у Екатеринослава, имѣть длину въ 600 верстъ.

Инженеры Струве съ купцомъ Лессингомъ также просили о выдачѣ имъ концессіи, при чемъ опредѣляли размѣръ капитала въ 51.887.500 руб. мет. и испрашивали на весь этотъ капиталъ правительственную гарантію. По этому проекту желѣзная дорога должна была состоять изъ слѣдующихъ частей главной линіи—559 верстъ, вѣтви къ Днѣпру у Екатерино-

слава—42 версты, вѣтви къ Днѣпру у Александровска—4 вер., и вѣтви къ Ѳеодосіи—104 версты. Всего 709 верстъ.

Кромѣ того, Правленіе Курско-Харьковско-Азовской дороги заявляло о данномъ ему Собраніемъ акціонеровъ полномочіи ходатайствовать о полученіи концессіи на Севастопольскую линію.

Прежде внесенія въ Комитетъ гг. Министровъ проекта концессіи, возбужденъ былъ вопросъ о самомъ способѣ построенія Лозово-Севастопольской желѣзной дороги; вопросъ этотъ въ началѣ 1869 года былъ предметомъ переписки между Министрами Путей Сообщенія и Финансовъ. Со стороны г. Министра Финансовъ высказаны были слѣдующія соображенія: Лозово-Севастопольская желѣзная дорога на $^{9}/_{10}$ своего протяженія должна пройдти по мѣстности степной и только на $^{1}/_{10}$—по гористой (около Севастополя). Степныя дороги могутъ быть оканчиваемы, судя по указаніямъ опыта, въ теченіе $1^{1}/_{2}$ или 2 лѣтъ, и требуютъ, для своего устройства, расходовъ немного превышающихъ 50 тысячъ рублей нарицательнаго капитала на версту; между тѣмъ, горныя дороги стоятъ гораздо дороже и выстроивать ихъ не возможно скорѣе 4 лѣтъ. По этому дарованіе концессіи одновременно на обѣ части дороги, степную и горную, представляетъ особое неудобство. По отсутствію достаточныхъ данныхъ, для заключеній о стоимости постройки у насъ горныхъ дорогъ, стоимость эта можетъ быть выводима только гадательно; почему и становится затруднительнымъ опредѣлить среднюю поверстную стоимость Лозово-Севастопольской дороги. Вслѣдствіе подобнаго затрудненія, концессіонеры могутъ, или требовать слишкомъ высокой цѣны за всю дорогу, или, увлекаемые конкурренціею, принять такую цѣну, за которую нельзя выполнить работъ. Если же выдавать концессію отдѣльно на каждый участокъ, то, на постройку одного горнаго участка, нельзя будетъ собрать акціонернаго капитала. При начатіи работъ одновременно на всемъ протяженіи пути, самая большая часть этого пути будетъ окончена двумя годами раньше чѣмъ послѣдній участокъ, и все это время будетъ оставаться безъ пользы для края и въ ущербъ для акціонернаго капитала. Въ виду такихъ соображеній, Министръ Финансовъ признавалъ болѣе удобнымъ приступить къ сооруженію горной части дороги на счетъ казны, а когда работы эти подвинутся на столько, что возможно будетъ съ достовѣрностью опредѣлить время ихъ окончанія, вызвать частную дѣятельность на постройку степной части дороги, объявивъ при томъ, что горный участокъ будетъ уступленъ Обществу, не по той цѣнѣ по какой обошелся Правительству, а по поверстной цѣнѣ степной части дороги; разница между обѣими цѣнами должна составить капитальную жертву Правительства для достиженія вмѣстѣ съ торговою и политической цѣли.

По мнѣнію же Министра Путей Сообщенія устройство послѣдняго участка дороги (предъ Севастополемъ) не представляло слишкомъ большихъ затрудненій, такъ какъ мѣстность, по которой онъ долженъ проходить, скорѣе можетъ быть названа волнистою, чѣмъ гористою. Только въ 10 верстахъ отъ Севастополя является необходимость прорыть въ горѣ тоннель въ 1500 саженъ длиною, и то въ благопріятныхъ условіяхъ грунта. Устройство тоннелей не есть дѣло новое на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ; на Петербурго-Варшавской дорогѣ устроенъ Понарскій тоннель, длиною въ 200 саженъ, а на Ковенской линіи—Ковенскій—въ 600 саженъ; при чемъ послѣдній, не смотря на неблагопріятныя условія грунта, былъ оконченъ въ $2^{1}/_{2}$ года. Если бы Севастопольскій тоннель строился даже 4 года, то и въ такомъ случаѣ не было бы препятствія къ эксплоатаціи Севастопольской линіи; линія эта, будучи доведена до Александровска, уже связывала бы двѣ мѣстности разъединенныя между собою Днѣпровскими порогами; по доведеніи до Сиваша—она получила бы прибавку грузовъ Крымской соли; дойдя же до Симферополя, дорога вошла бы въ связь съ сообщеніями южнаго берега Крыма. По этому Министръ Путей Сообщенія пришелъ къ заключенію о необходимости вовсе не откладывать выдачи концессіи на Севастопольскую линію.

Между тѣмъ, уже въ 1870 и 1871 годахъ поступило еще нѣсколько новыхъ предложеній: Графъ Михаилъ Ланской вмѣстѣ съ академикомъ Байковымъ заявляли желаніе образовать, для постройки Лозово-Севастопольской дороги, акціонерное Общество съ капиталомъ въ 42.000.000 руб., гарантированнымъ Правительствомъ; Графъ Апраксинъ предлагалъ устроить дорогу отъ Кременчуга до Севастополя; кромѣ того, о допущеніи къ конкурренціи, безъ подробнаго объясненія условій, просили еще: Статскій Совѣтникъ Муромцевъ съ Штабсъ-Ротмистромъ Горяиновымъ, Маіоръ Новиковъ и Графъ Мусинъ-Пушкинъ.

9 Мая 1871 года утверждена была нормальная концессія на Лозово-Севастопольскую желѣзную дорогу, а по положенію Комитета гг. Министровъ, Высочайше утвержденному 29 Іюля 1871 г.,—и уставъ Общества этой дороги. Образованіе акціонернаго Общества предоставлено Коммерціи Совѣтнику Губонину. Основной капиталъ Общества опредѣленъ въ 32.670.000 руб. мет.; капиталъ этотъ образуется на $^{1}/_{4}$ изъ акцій, и на $^{3}/_{4}$ изъ облигацій; тѣ и другія пользуются правительственною пяти-процентною гарантіею. Всѣ облигаціи Правительство оставило за собою, съ уплатою за нихъ наличными деньгами по $76^{1}/_{2}$ за 100. Облигаціонный капиталъ можетъ быть увеличиваемъ до размѣра 3000 рублей на версту, съ разрѣшенія Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія, если во время эксплоатаціи потребуются новыя капитальныя устройства и усиленіе подвижнаго состава. Общество владѣетъ дорогою 81 г.

Продольные склоны допускаются не болѣе 0,01; радіусы кривыхъ не менѣе 300 саженъ.; земляное полотно устроивается въ одинъ путь шириною въ $1^{3}/_{5}$ сажени, и только на послѣднихъ 19 верстахъ 4 участка—въ два пути, шириною въ $4^{3}/_{5}$ саж. Средняя ширина отчуждаемой подъ дорогу полосы земли—24 с.

Подвижной составъ: паровозовъ 91, вагоновъ пассажирскихъ 99, товарныхъ 679, платформъ 852.

Длина всей линіи опредѣлена въ 605 верстъ, а включительно съ вѣтвію къ Днѣпру у Екатеринослава 613½ верстъ. Дорога дѣлится на 4 участка: первый отъ ст. Лозовой на Курско-Харьковско-Азовской линіи до Александровска (199½ вер.) съ вѣтвію къ Днѣпру у Екатеринослава (8½ верстъ); второй, отъ Александровска до Мелитополя (112½ верстъ); третій, отъ Мелитополя до Симферополя (226 вер.); четвертый, отъ Симферополя до Севастопольской станціи, па пересыпи южной бухты (67 верстъ) *).

Первый участокъ дороги (до Александровска) открытъ для движенія 15 Ноября 1873 года, на протяженіи: 162 верстъ 189 саженъ главнаго пути, 42 верстъ 6 саж. вѣтви отъ ст. Синельникова до Екатеринослава, и 3 верстъ 378 саж. товарной вѣтви къ Днѣпру, у Екатеринослава же; всего на протяженіи 208 верстъ 73½ саженъ. Второй участокъ отъ Александровска до Мелитополя, протяженіемъ въ 105¼ верстъ, открытъ 23 Іюня 1874 года. Третій—отъ Мелитополя до Симферополя, протяженіемъ въ 228¾ вер.—14 Октября 1874 года. Четвертый отъ Симферополя до Севастополя (72¾ верстъ),—5 Января 1875 года. Вся длина линіи состовляла 614¾ в.

в.

30. Риго-Митавская желѣзная дорога.

(2-й участокъ отъ Митавы до ст. Можейки).

Въ 1871 году Правленіе Общества Риго-Митавской желѣзной дороги чрезъ уполномоченнаго имъ Предсѣдателя Александра Геймана вошло съ ходатайствомъ о разрѣшеніи на продолженіе этой дороги отъ г. Митавы до пересѣченія съ Либавскою линіею у ст. Можейки.

Протяженіе дороги отъ Митавы до Можейки, по произведеннымъ съ Высочайшаго соизволенія г. Гейманомъ изысканіямъ, оказалось 91 верста. Совокупно же съ открытымъ для движенія (1868 году 21 Ноября) первымъ участкомъ отъ Риги до Митавы, длиною 40 верстъ, общая длина всей линіи, отъ Риги до Можейки, составляла (считая съ мостомъ чрезъ р. Двину) около 133 верстъ.

Соединеніе Риги чрезъ Митаву съ Либавою предвидѣлось еще при выдачѣ концессіи на 1-й участокъ Риго-Митавской дороги, и въ Высочайше утвержденномъ 9 Іюня 1867 года Уставѣ Общества этой дороги по § 27 предоставлено сему Обществу право представить проекты и смѣты на сооруженіе желѣзной дороги изъ Митавы на Либаву.

Съ устройствомъ же Либавской дороги, прямой путь изъ Митавы въ Либаву представлялось болѣе выгоднымъ замѣнить путемъ отъ Митавы до пересѣченія съ Либавскою дорогою. Путь этотъ, соединяя порты Рижскій и Либавскій, облегчитъ ввозъ и отпускъ грузовъ при накопленіи сихъ послѣднихъ въ томъ или другомъ портѣ. Сверхъ того дастъ возможность сбыта произведеній мѣстностей, прилегающихъ къ нему, и послужитъ къ увеличенію доходности Риго-Митавской дороги,—а это должно сократить расходы казны по уплатѣ гарантіи.

По предъявленіи предложенія г. Геймана Министромъ Путей Сообщенія Министру Финансовъ, сей послѣдній призналъ съ своей стороны возможнымъ сооруженіе желѣзной дороги отъ Митавы до Можейки съ предоставленіемъ Обществу образовать потребный для сего капиталъ выпускомъ однихъ гарантированныхъ облигацій.

ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ, по всеподданнѣйшему о вышеизложенномъ докладу, въ 23 день Декабря 1871 года Высочайше повелѣть соизволилъ: вопросъ объ устройствѣ желѣзной дороги отъ Митавы до Можейки внести установленнымъ порядкомъ на разсмотрѣніе Комитета гг. Министровъ.

По переговорамъ, Общество Риго-Митавской дороги принимало на себя постройку по 26.305,71 руб. мет. за версту, а за всѣ 91 версту—2.393.820 руб. мет., не считая въ этой суммѣ ни процентовъ на капиталъ во время постройки, ни потери при реализаціи капитала. Цѣну эту, по мнѣнію Министра Путей Сообщенія и Министра Финансовъ, нельзя было не считать умѣренною.

Въ видахъ предоставленія Обществу Риго-Митавской желѣзной дороги сооруженія участка отъ Митавы до Можейки составленъ былъ проектъ новаго Устава сего Общества соотвѣтственно съ новымъ положеніемъ дѣла.

Длина линіи, по проекту отъ Риги до Можейки, опредѣлялась въ 131 версту и дѣлилась на 2 участка: 1) отъ Риги

*) По расцѣночной вѣдомости, изъ общаго капитала дороги отнесено: на отчужденіе земель, сносъ строеній и вознагражденіе за временное занятіе земель, по первымъ тремъ участкамъ (3.484½ десятинъ)—247.014 рублей, по четвертому (463½ десятины)—219.486 рублей; на земляныя работы и устройство временныхъ дорогъ по тремъ участкамъ, (1.097.728 куб. саж.)—2.268.162 р. 80 к. и по четвертому (545.380 к. с.)—2.084.510 р.; на устройство трубъ и мостиковъ на трехъ участкахъ—272.400 р. на четвертомъ—472.720 руб.; на желѣзные мосты съ каменными опорами на трехъ участкахъ—806.625 р. и на четвертомъ—186.325 руб.; на устройство балластныхъ слоевъ на всемъ протяженіи пути—959.000 р.; на поперечины, по 1400 на версту,—687.200 р.; на рельсы и скрѣпленія (3.121.545½ пуд.)—4.898.291 руб. 15 коп.; на развозку ихъ—468.231 р. 75 коп.; на укладку рельсоваго пути и содержаніе его до открытія движенія—137.000 р. па телеграфъ—121.700 р.; на сторожевые дома, казармы и переѣзды—342.875 р.; на станціонныя постройки—1.375250 р.; на водоснабженіе—340.000 р.; на подвижной составъ—3.947.165 р. 95 коп.; на инспекцію—111.091 р.; па администрацію—980.902 р.; на изысканія—97.360 р.; на устройство набережной въ Севастополѣ, на построеніе тамъ же разъѣздныхъ путей и таможенныхъ построекъ—500.000 р.; на тоннель—1.442.847 р.; на потерю при реализаціи капитала и проценты—9.025.087 руб. 50 коп. Остальная часть капитала, отнесена на прочіе расходы.

до Митавы (уже построенный) 40 верстъ; 2) отъ Митавы до ст. Можейки—не должна превышать 91 версту.

Основной капиталъ составлялся:

а) Изъ опредѣленной, Высочайше утвержденными 8 Іюня 1867 г. Уставомъ и 14 Марта 1869 года дополнительными статьями, нарицательной стоимости Рижско-Митавской желѣзной дороги—2.652.000 руб. мет.

б) Изъ нарицательной стоимости сооруженія желѣзной дороги отъ Митавы до ст. Можейки—2.992.200 мет. руб.

Капиталъ этотъ образуется:

а) Изъ выпущенныхъ уже Обществомъ Рижско-Митавской желѣзной дороги:

гарантированныхъ акцій на сумму—1.500.000 мет. руб.
и гарантированныхъ облигацій на сумму—1.152.000 м. р.

б) Выпускомъ гарантированныхъ облигацій на сумму нарицательной стоимости сооруженія участка отъ Митавы до ст. Можейки—2.992.200 мет. руб.

3 Марта 1872 г. на размотрѣніе Комитета гг. Министровъ былъ внесенъ Министромъ Путей Сообщенія проектъ Устава и записка о предоставленіи Обществу Риго-Митавской дороги продолженія этой дороги на условіяхъ, означенныхъ въ проектѣ.

Комитетъ гг. Министровъ, въ засѣданіяхъ 7 и 12 Марта, выслушавъ докладную записку г. Министра Путей Сообщенія, разсмотрѣвъ проектъ устава и вполнѣ согласившись съ словеснымъ заявленіемъ мнѣній гг. Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ о важности значенія въ экономическомъ отношеніи для производительныхъ внутреннихъ губерній этого проектируемаго участка, и значенія его въ интересахъ Государственнаго Казначейства,—такъ какъ при осуществленіи этого пути можно ожидать уменьшенія приплаты гарантіи по дорогамъ 1-го участка Рижско-Митавской и Либавской, вслѣдствіе большаго движенія по нимъ,—полагалъ: предоставить сооруженіе 2-го участка Рижско-Митавской дороги Обществу этой же дороги за вышеозначенную въ проектѣ цѣну.

Это положеніе Комитета гг. Министровъ, а равно и проектъ устава и техническихъ условій, было Высочайше одобрено въ 18 день Марта 1872 года.

1 Ноября 1873 г., по освидѣтельствованіи, открыто было товарное движеніе поѣздовъ и 3 Ноября—пассажирское.

Вся длина пути отъ Митавской до Можейковской станціи составляетъ 88 верстъ 160 саж. т. е. менѣе опредѣленной по расцѣночной вѣдомости (91 вер.) на 2 вер. 340 саж., а противъ утвержденной профили (90 вер.) — на 1 вер. 340 саж. Сокращеніе произошло съ разрѣшенія Министерства Путей Сообщенія отъ 16 Апрѣля 1873 года.

Линія, придерживаясь прямолинейнаго направленія, идетъ по мѣстности довольно ровной, именно: отъ Митавы до ст. Ауце, на протяженіи около 50 вер.; проходитъ, почти сплошь, чрезъ пашни и луга и только на остальныхъ 40 вер. идетъ по мѣстности покрытой лѣсомъ.

Всѣхъ прямыхъ—95,01%, кривыхъ—4,99%, горизонтальныхъ—27,08%, подъемовъ, менѣе 0,0025,—50,53; подъемовъ, менѣе 0,007,—21,04%; подъемовъ въ 0,008—1,35%, подъемовъ, отъ 0,0025 и менѣе,—50,53%; подъемовъ, отъ 0,007 и менѣе,—21,04%; подъемовъ, отъ 0,008 и менѣе,—1,35%; мостовъ, отверстіемъ отъ 4 до 15 саж.,—8; мостовъ малыхъ, отверстіемъ въ 0,8 саж.,—5; трубъ чугунныхъ, отверстіемъ въ 0,33 саж.,—26. Станцій, не считая Митавы,—5.

К.

31. Моршанско-Сызранская желѣзная дорога.

Въ составъ желѣзно-дорожной сѣти, Высочайше утвержденной 27 Марта 1870 года, входила линія Моршанско-Пензенско-Самарская. Соображенія, по которымъ она признана была необходимою, изложены выше, въ статьѣ: „Ходъ развитія желѣзно-дорожной сѣти“.

Въ Январѣ 1872 года Пензенское Губернское Земское Собраніе обратилось, чрезъ посредство мѣстнаго Губернатора, къ Министру Путей Сообщенія съ ходатайствомъ о скорѣйшемъ соединеніи Пензенской губерніи съ существовавшею желѣзно-дорожною сѣтью. Ходатайство это основывалось на слѣдующихъ соображеніяхъ: въ Пензенской губерніи находится 2 милліона десятинъ, преимущественно черноземной, земли, и, кромѣ того, 700.000 десятинъ лѣсу; губернія производитъ около 6.050.000 четвертей ржи и 3.180.000 четвертей яровыхъ хлѣбовъ; за отдѣленіемъ изъ этого количества 3.000.000 четвертей на продовольствіе 1.175.000 жителей и прокормленіе скота и 1.700.000 четвертей на обсѣмененіе полей, остается еще для продажи болѣе $4\frac{1}{2}$ милліоновъ четвертей ржи и овса; изъ губерніи вывозится, также ежегодно, до 250.000 пудовъ конопляннаго, льнянаго и сурѣпнаго масла, до 250.000 черветей гречневой крупы, и, кромѣ того, мясо (преимущественно свиное), сало, поташъ, лыко, мочала, пенька и деготь. По соображеніямъ Земства, общее количество сырыхъ произведеній, могущее быть вывозимымъ изъ губерніи, доходитъ до 23.000.000 пудовъ. Независимо отъ поименованныхъ предметовъ, губернія производитъ еще шерсть и нѣкоторыя фабричныя издѣлія. Между тѣмъ, при совершенномъ отсутствіи въ Пензенской губерніи, не только желѣзныхъ дорогъ, но даже судоходныхъ рѣкъ и шоссейныхъ путей,—губернія эта совершенно лишена удобнаго сбыта своихъ произведеній, а промышленность и торговля ея находятся въ

жалкомъ положеніи. Хлѣбъ мѣстнаго производства, по необходимости, обращается въ спиртъ; но, со времени проложенія рельсовыхъ путей въ Тамбовской и Саратовской губерніяхъ, и винокуренная промышленность не можетъ уже выдерживать конкурренціи сосѣднихъ мѣстностей, такъ что въ 1870—71 году изъ 80 винокуренныхъ заводовъ, дѣйствовало только 44 и, вмѣсто 4.000.000 ведеръ полугара, выработано было только 1.621.998 ведеръ.

Представляя объясненное Земское ходатайство, мѣстный Губернаторъ предлагалъ направленіе желѣзно-дорожной линіи отъ Моршанска на Пензу, Кузнецкъ и Самару. Въ отвѣтъ на это со стороны Министерства послѣдовало увѣдомленіе, что Министръ Путей Сообщенія уже имѣетъ въ виду представить на разсмотрѣніе Комитета гг. Министровъ нормальный уставъ Общества новой Моршанско-Сызранской желѣзной дороги.

Проекты нормальной концессіи и нормальнаго устава Моршанско-Сызранской дороги, дѣйствительно, были внесены въ Комитетъ Министровъ 16 Февраля и удостоились Высочайшаго утвержденія 10 Марта 1872 года. Вслѣдъ за тѣмъ, Министръ Путей Сообщенія, согласно правиламъ 26 Декабря 1870 года, распорядился приглашеніемъ лицъ, желающихъ принять на себя образованіе желѣзно-дорожнаго Общества; изъ числа поступившихъ предложеній, признаны были наиболѣе выгодными, предложенія Статскаго Совѣтника Башмакова, который, имѣя, по мнѣнію г. Министра, достаточную опытность въ желѣзно-дорожномъ дѣлѣ, согласился на умѣренную поверстную строительную цѣну—34.000 руб. мет. Съ такимъ заключеніемъ согласился и Министръ Финансовъ, присовокупивъ, что, въ виду заявленія г. Башмакова о возможности реализировать четвертую часть капитала Общества, выражаемую акціями, по 80 за 100,—если этимъ акціямъ будетъ предоставлена 15 лѣтняя Правительственная гарантія, — онъ, Министръ Финансовъ, считаетъ возможнымъ допустить подобную комбинацію.

15 Апрѣля 1872 года, Министромъ Путей Сообщенія представлены были въ Комитетъ гг. Министровъ проекты: Концессіи на имя Статскаго Совѣтника Башмакова и, окончательно составленнаго, согласно съ объясненнымъ выше предположеніемъ Министра Финансовъ, Устава желѣзно-дорожнаго Общества; оба проекта 28 Апрѣля, сходно положенію Комитета гг. Министровъ, были Высочайше утверждены.

Вновь учрежденное Общество обязывалось выстроить, въ теченіе трехъ лѣтъ, со дня утвержденія концессіи, желѣзную дорогу отъ Моршанска, чрезъ Пензу, до Сызрани, съ вѣтвію къ Волгѣ (въ Сызрани); основный капиталъ Общества опредѣленъ въ 22.459.200 руб. мет. (т. е. 45.035 ½ руб. на версту, со включеніемъ уже расходовъ на проценты и реализацію капитала) и образуется изъ акцій на 5.614.800 руб. и изъ облигацій на 16.844.400 руб.; облигаціямъ присвоена абсолютная Правительственная гарантія въ 5% роста и $1/10$% погашенія; акціямъ предоставлена такая же гарантія временно, на 15 лѣтній срокъ. Облигаціонный капиталъ можетъ быть, впослѣдствіи, увеличенъ на 2.000.000 руб., когда, во время эксплоатаціи, потребуются новыя капитальныя устройства и усиленіе подвижнаго состава. Всѣ облигаціи Правительство оставило за собою съ уплатою за нихъ, по мѣрѣ производства работъ, наличными деньгами по 84 за 100. Общество владѣетъ дорогою въ теченіе 81 года. Не менѣе третьей части рельсовъ и половины прочихъ принадлежностей для дороги, должно быть пріобрѣтено въ Россіи отъ Правительства или отъ частныхъ заводчиковъ которые согласятся на цѣны не дороже платимыхъ Правительствомъ; остальное можетъ быть привезено изъ-заграницы, причемъ провозъ рельсовъ допускается безъ оплаты таможенными пошлинами.

По техническимъ условіямъ, длина дороги опредѣлена въ 498,73 верстъ и, во всякомъ случаѣ, не можетъ быть болѣе 500 верстъ, за исключеніемъ вѣтви; радіусы кривыхъ — не менѣе 300 саженъ, а продольные склоны — не болѣе 0,010; земляное полотно устроивается въ одинъ путь, шириною въ 2,6 сажени. Средняя ширина полосы земли отчуждаемой подъ дорогу—24 сажени *).

25 Іюля 1872 года Правленіе Общества Моршанско-Сызранской дороги предоставило постройку послѣдней, согласно съ основаніями устава и техническихъ условій, Статскому Совѣтнику Башмакову, о чемъ и заключило съ нимъ оптовой контрактъ.

12 Октября 1874 года, по освидѣтельствованіи Моршанско-Сызранской дороги, открыто было на ней движеніе; протяженіе ея составило 484 ¾ версты.

---

*) По расцѣночной вѣдомости, утвержденной 28 Іюня 1872 года, основной капиталъ дороги распредѣленъ былъ слѣдующимъ образомъ: отчужденіе земель (2.962 десятины)—186.145 руб.; земляныя работы, (1.504.741 куб. саж.) — 2.817.965 руб. 45 коп.; приспособленія для устройства пристани въ Сызрани — 36.974 руб. 20 коп.; трубы, мосты и каменныя опоры — 1.545.007 руб. 80 коп.; устройство балластныхъ слоевъ — 758.700 руб.; поперечины (786.800 штукъ)—393.400 рублей; рельсы и скрѣпленія ихъ (2.563.844 пуда) — 3.953.670 руб.; развозка ихъ по линіи—256.384 р. 40 к.; укладка рельсоваго пути—112.400 р.; принадлежности пути (уклонные знаки, верстовые столбы, флаги, инструменты для ремонта пути, живыя изгороди и т. под.) — 82.240 руб.; телеграфъ—112.275 р.; сторожевые дома, казармы и переѣзды—274.370 р.; станціонныя постройки—946.700 руб.; водоснабженіе—184.000 рублей; устройство станціонныхъ дворовъ и станціонныя принадлежности—362.852 руб.; подвижной составъ, (паровозовъ 71, вагоновъ пассажирскихъ 100, багажныхъ 16, арестантскихъ 4, товарныхъ 1000, платформъ 500)—3.974.456 руб. 30 коп.; инспекція—76.347 руб.; администрація—598.800 руб.; изысканія—43.912 руб.; первоначальныя потребности эксплоатаціи — 249.500 руб.; проценты на капиталъ во время постройки—1.684.440 р.; потери при реализаціи капитала—3.808.660 р. 85 коп.

В.

32. Ряжско-Вяземская желѣзная дорога.

Желѣзно-дорожная линія отъ Скопина, чрезъ Тулу и Калугу, до Вязьмы включена была въ сѣть, утвержденную 27 Марта 1870 года; она должна была составить существенную часть большой желѣзно-дорожной линіи отъ Оренбурга до Балтійскаго моря и кромѣ того въ ней предполагалось средство для оживленія каменно-угольной промышленности, въ мѣстахъ ея прохожденія.

Еще прежде, чѣмъ было приступлено къ выдачѣ концессіи на всю Скопинско-Вяземскую линію, возбужденъ былъ вопросъ о предварительномъ построеніи одного небольшаго ея участка. Въ 1871 году Почетный Гражданинъ Рыковъ и Статскій Совѣтникъ Бернаръ стали ходатайствовать о дозволеніи имъ построить желѣзную дорогу отъ города Скопина до принадлежащихъ имъ каменно-угольныхъ копей, находящихся возлѣ села Повелецъ, въ $1\frac{1}{2}$-верстахъ отъ проектированной Скопинско-Вяземской линіи. По удостовѣренію командированнаго на мѣсто Инженера Меженинова, разработка угля въ мѣстности этихъ копей могла получить широкое развитіе; изъ этихъ копей уже отправлялось большое количество угля на разныя желѣзныя дороги и въ Москву; въ одномъ Маѣ 1871 года было отправлено 118.975 пудовъ; кромѣ того были заключены контракты на доставку 1.057.200 пудовъ; заключенію контрактовъ на бо́льшее количество угля препятствовало отсутствіе желѣзной дороги, вслѣдствіе чего не возможно было обезпечить срочную доставку.

Гг. Рыковъ и Бернаръ соглашались построить участокъ дороги, о которомъ идетъ рѣчь, на свой счетъ, безъ выпуска процентныхъ бумагъ и безъ всякихъ субсидій и гарантій, съ обязательствомъ передать его потомъ тому Обществу, которому будетъ предоставлено построеніе всей линіи, по установленной для послѣдней поверстной цѣнѣ. О скорѣйшемъ построеніи Павелецкаго участка ходатайствовало также Скопинское Городское Общество.

13 Мая 1871 года послѣдовало Высочайшее разрѣшеніе представить вопросъ о сооруженіи Павелецкаго участка на разсмотрѣніе Комитета гг. Министровъ. Затѣмъ 8 Іюля Высочайше разрѣшено было приступить къ постройкѣ этого участка на счетъ казны, съ открытіемъ на этотъ предметъ кредита въ 540.750 рублей. 14 Августа заключенъ былъ договоръ съ Коммерціи Совѣтникомъ Варшавскимъ, по которому послѣдній обязался выстроить Павелецкій участокъ за оптовую сумму 516.190 рублей; впослѣдствіи къ этой суммѣ прибавлено было еще 13.810 рублей, за устройство вѣтви отъ Павелецъ до каменно-угольныхъ копей.

По приведеніи къ концу строительныхъ работъ, Павелецкій участокъ былъ освидѣтельствованъ 4 Января 1872 года. Длина линіи отъ Скопина до Павелецъ оказалась—26,2 верстъ а длина вѣтви къ каменно-угольнымъ шахтамъ—2,6 верстъ*). Земляное полотно устроено въ одинъ путь. Такъ какъ работы оказались не вполнѣ оконченными, то Коммисія, свидѣтельствовавшая участокъ, признала возможнымъ производить на немъ движеніе только въ дневное время для перевозки угля и, въ крайномъ случаѣ, для товаро-пассажирскихъ поѣздовъ. Впослѣдствіи, 17 Марта, по ходатайству Гг. Рыкова и Бернара, дозволено было перевозить по линіи также рабочихъ и лицъ имѣющихъ дѣло съ рудникомъ, за надлежащую плату. 20 Января 1872 года Павелецкій участокъ сданъ былъ во временное распоряженіе Обществу Скопинской желѣзной дороги, обязавшемуся производить на немъ движеніе своимъ подвижнымъ составомъ; при этомъ было условлено чтобы чистый доходъ, за отчисленіемъ изъ него $\frac{1}{2}\%$ валоваго дохода, на расходы Правительственнаго надзора, а также издержекъ на содержаніе жандармскаго полицейскаго управленія, дѣлился по ровну между Правительствомъ и Обществомъ.

23 Октября 1872 года, послѣ вторичнаго освидѣтельствованія участка, признано было наконецъ возможнымъ открыть на немъ правильное товаро-пассажирское движеніе.

Между тѣмъ послѣдовалъ рядъ ходатайствъ, относительно построенія всей Скопинско-Вяземской желѣзной дороги.

Земство Тульской Губерніи, еще въ 1869 году ходатайствовавшее о скорѣйшемъ проведеніи Скопинско-Вяземской линіи и о дарованіи концессіи Предсѣдателю Тульской Губернской Земской Управы г. Торопчанинову, въ 1871 году возобновило прежнее свое ходатайство, присовокупивъ къ нему просьбу, чтобы, въ случаѣ если концессія будетъ выдана не г. Торопчанинову, а другому лицу, Правительство вознаградило г. Торопчанинова за понесенныя имъ издержки при изысканіяхъ. Представляя это Земское ходатайство, Тульскій Губернаторъ г. Арсеньевъ присовокупилъ, что, съ своей стороны, онъ не находитъ его уважительнымъ, потому что выдача концессій зависитъ отъ степени выгодности условій предлагаемыхъ соискателями; къ удовлетворенію же ходатайства о личномъ вознагражденіи г. Торопчанинова представлялось, по мнѣнію Губернатора, еще менѣе основаній, такъ какъ слишкомъ много пришлось бы Правительству нести расходовъ, если бы всѣ лица, производившія изысканія по всевозможнымъ направленіямъ Русскаго Царства, требовали вознагражденій за добровольно произведенныя ими издержки, не имѣвшія послѣдствіемъ выдачи имъ концессіи.

Уполномоченные Ефремовскаго Городскаго Общества и Ефремовскій Предводитель Дворянства также ходатайствовали

*) Впослѣдствіи цифры эти были исправлены и длина всей линіи съ вѣтвію опредѣлена въ 29 верстъ 34 сажени.

о скорѣйшемъ устройствѣ желѣзной дороги отъ Скопина до Вязьмы, долженствовавшей прорѣзать лучшія каменно-угольныя залежи Тульской, Калужской и Рязанской губерній и поддержать фабричную промышленность, затрудняемую чрезмѣрнымъ повышеніемъ цѣнъ на топливо. По заявленію уполномоченныхъ, болѣе чѣмъ двадцатью компаніями, найденъ въ Тульской Губерніи прекрасный уголь, но никто не принимался за эксплоатацію его залежей, по неимѣнію удобныхъ средствъ къ перевозкѣ угля на мѣста сбыта; кромѣ желѣзныхъ дорогъ, уголь нуженъ и Тульскому оружейному заводу и Москвѣ, для ея фабрикъ и газоваго освѣщенія.

Объ ускореніи постройки той же дороги, и въ видахъ той же разработки угля, ходатайствовали Скопинское Уѣздное и Рязанское Губернское Земскія Собранія.

30 Декабря 1871 года отставной Поручикъ князь Друцкій-Сокольницкій-Ромейко-Гурко и Почетный Гражданинъ Гладинъ просили о принятіи ихъ въ число соискателей на Скопинско-Вяземскую желѣзную дорогу.

Между тѣмъ, 10 Марта 1872 года, по журналу Комитета гг. Министровъ, были Высочайше утверждены проекты нормальной концессіи, устава и техническихъ условій на Скопинско-Вяземскую дорогу; на Общество этой дороги возлагалась обязанность пріобрѣсти отъ Правительства Павелецкій участокъ, за сумму равную понесеннымъ на постройку его издержкамъ, съ присоединеніемъ къ послѣднимъ $2^1/_2\%$ (проценты на капиталъ за время постройки), и, въ теченіе трехъ лѣтъ, выстроить остальную часть желѣзной дороги до Вязьмы (чрезъ Тулу и Алексинъ), снабдивъ всю Скопинско-Вяземскую дорогу подвижнымъ составомъ. Длина всей линіи, отъ Скопина до Вязьмы, съ вѣтвію на Елецъ, опредѣлена въ $598^1/_4$ верстъ. Не менѣе третьей части всѣхъ рельсовъ и половины прочихъ принадлежностей дороги Общество обязывалось пріобрѣсти въ Россіи отъ Казны или частныхъ подрядчиковъ; остальное количество могло быть привезено изъ-заграницы, при чемъ, для рельсовъ допускался провозъ безпошлинный. Основной капиталъ Общества долженъ былъ образоваться изъ не гарантированныхъ акцій и гарантированныхъ облигацій оставляемыхъ Правительствомъ за собою съ уплатою за нихъ деньгами по 84 за 100.

Вслѣдъ за тѣмъ, 19 Марта, поступило ходатайство Правленія Общества Ряжско-Скопинской желѣзной дороги о предоставленіи постройки Скопинско-Вяземской линіи этому Обществу, на слѣдующихъ условіяхъ: Общество уплачиваетъ Правительству за Павелецкій участокъ 543.250 рублей кредит. (т. е. $530.000 + 2^1/_2\%$ съ этой суммы) или, что все равно, 467.850 руб. мет. и выстраиваетъ, за 20.171.785 руб., дорогу отъ Павелецъ до Вязьмы, съ вѣтвію отъ Хрущевской станціи до Ельца, съ устройствомъ пристаней на Окѣ въ Калугѣ и Алексинѣ и съ вѣтвями къ этимъ пристанямъ. Вся стоимость дороги, отъ Скопина до Вязьмы включительно съ Павелецкимъ участкомъ ($598^1/_4$ верстъ), такимъ образомъ, принимается въ 20.639.635 руб. мет. (что составляетъ на версту 34.500 руб.), не считая расходовъ на реализацію капитала.

Министръ Путей Сообщенія призналъ предложеніе Общества Скопинской желѣзной дороги заслуживающимъ предпочтенія предъ предложеніями другихъ лицъ, такъ какъ, хотя нѣкоторые изъ соискателей и соглашались на меньшую строительную цѣну, но они не представлялись людьми опытными или извѣстными въ желѣзно-дорожномъ дѣлѣ; между тѣмъ какъ своевременное и прочное устройство дорогъ наиболѣе обусловливается опытностью строителей. Послѣ переговоровъ съ представителями Общества Скопинской дороги, условлены были слѣдующія главныя начала: акціонерный капиталъ Скопинской желѣзной дороги, составляющій 1.584.100 руб. кред., присоединяется къ капиталу предположенной Скопинско-Вяземской дороги; четвертая часть общей суммы соединенныхъ, такимъ образомъ, капиталовъ представляется акціями (въ число коихъ засчитываются акціи Скопинской дороги), а остальныя три четверти—облигаціями. За Павелецкій участокъ платится показанная выше сумма 543.250 руб. кред. Вся стоимость дороги, отъ Скопина до Вязьмы, опредѣляется въ 20.639.635 м. р.

Министръ Финансовъ, признавъ съ своей стороны предложенія Общества Скопинской дороги заслуживающими вниманія, вступилъ также въ переговоры съ учредителемъ этого Общества Коммерціи Совѣтникомъ Варшавскимъ. При этомъ послѣдній объяснилъ: что не гарантированныя акціи вообще не находятъ покупателей и что подъ залогъ ихъ нельзя занять даже 35% ихъ нарицательной стоимости; оцѣнивать подобныя акціи въ 50% можно только съ рискомъ; столь низкая цѣна акцій влечетъ за собою необходимость увеличенія основнаго капитала; если предположить даже, что акціи будутъ реализированы по 50%, что для пріобрѣтенія Павелецкаго участка будутъ выпущены облигаціи сверхъ $^3/_4$ капитала, нужнаго на построеніе дороги отъ Павелецъ до Вязьмы, и что облигаціи будутъ реализированы по 84 за 100, то весь капиталъ предпріятія, за причисленіемъ къ нему процентовъ за время постройки дороги ($7^1/_2\%$), долженъ быть доведенъ до 32.082.890 руб. мет., въ томъ числѣ акцій на 7.867.830 руб. 50 коп. и облигацій на 24.215.059 р. 20 коп. (что, принимая длину всего пути отъ Ряжска до Вязьмы въ $641^1/_2$ верстъ, составитъ 50.022 р. на версту). Въ виду такого заявленія, для устраненія необходимости увеличенія основнаго капитала и достиженія возможности реализировать акціи по 80 за 100, Министръ Финансовъ призналъ возможнымъ допустить, предложенное г. Варшавскимъ, гарантированіе акцій въ теченіе первыхъ 15 лѣтъ, со времени разрѣшенія постройки дороги; вмѣстѣ съ тѣмъ, Министръ Финансовъ соглашался и на удовлетвореніе ходатайства г. Варшавскаго, о распространеніи упомянутой 15-ти

лѣтней гарантіи на акціи разрѣшенной прежде Скопинской дороги, долженствовавшей соединиться съ Скопинско-Вяземскою.

15 Апрѣля Министръ Путей Сообщенія внесъ въ Комитетъ гг. Министровъ проектъ новаго устава, по которому построеніе Скопинско-Вяземской линіи предоставлялось Обществу Ряжско-Скопинской дороги, переименовывавшемуся, вслѣдствіе того, въ Общество „Ряжско-Вяземской" желѣзной дороги. Все протяженіе линіи отъ Ряжска до Вязьмы опредѣлялось въ $641\frac{1}{2}$ верстъ, съ предоставленіемъ Министру Путей Сообщенія права допустить удлиненіе этого протяженія до 3,15 верстъ. Нарицательный капиталъ Общества образовывался изъ: а) Капитала прежней Ряжско-Скопинской дороги въ 1.364.200 р. металич. (1.584.000 руб. кред.), б) Капитала назначаемаго на пріобрѣтеніе Павелецкаго участка—557.000 руб. мет. и в) Капитала на построеніе дороги отъ Павелецъ до Вязьмы, съ вѣтвію на Елецъ,—26.663.500 р. мет. Всего—28.584.700 р. мет. Для образованія этого капитала предполагалось выпустить, въ дополненіе къ акціямъ Ряжско-Скопинской дороги (1.364.200 р.), еще на 5.642.700 руб. мет. акцій и на 21.577.800 руб. мет. гарантированныхъ облигацій. Акціямъ предоставлялась 15-ти лѣтняя гарантія, а облигаціи оставлялись за Правительствомъ по 84 за 100.

Одновременно со внесеніемъ въ Комитетъ гг. Министровъ объясненнаго выше представленія Министра Путей Сообщенія, уполномоченные отъ Смоленскаго Губернскаго Земскаго Собранія Гг. Гернгросъ и Пенскій обратились къ г. Министру съ докладною запискою, заключавшею въ себѣ ходатайство объ устраненіи Еврейскихъ Компаній отъ постройки Скопинско-Вяземской желѣзной дороги. По словамъ уполномоченныхъ, одною изъ важныхъ причинъ крайняго обѣдненія крестьянъ въ Смоленской губерніи былъ наплывъ въ эту губернію евреевъ, отличающихся всегдашнею склонностью къ коммерческимъ и финансовымъ оборотамъ, при которой они, въ большинствѣ случаевъ, доводятъ мѣстности своего поселенія до истощенія. Смоленское Земство двукратно убѣдилось въ томъ горькимъ опытомъ. Вслѣдъ за разрѣшеніемъ въ 1865 году евреямъ ремесленникамъ проживать въ великорусскихъ губерніяхъ, цѣлыя колоніи евреевъ наводнили Краснинскій, Смоленскій и Рославльскій уѣзды, гдѣ и завладѣли промышленными и торговыми заведеніями: мельницами, заводами, питейными и постоялыми домами; послѣдствіемъ того былъ упадокъ нравственнаго и матеріальнаго положенія крестьянъ; цифра крестьянскихъ недоимокъ въ этихъ уѣздахъ почти вдвое превышаетъ недоимки прочихъ уѣздовъ; а если прибавить къ этимъ недоимкамъ частные долги крестьянъ евреямъ, то общая сумма крестьянскаго долга достигнетъ стоимости всего крестьянскаго имущества. По разрѣшеніи Московско-Смоленской желѣзной дороги, концессія на которую была получена Компаніею еврейскихъ строителей, новыя массы ихъ соплеменниковъ, въ качествѣ подрядчиковъ, бухгалтеровъ, счетчиковъ, поставщиковъ продовольствія для рабочихъ и т. под. нахлынули на прилегающія къ линіи мѣстности, послѣ чего и здѣсь сельское населеніе начало бѣднѣть; доказательствомъ тому является уменьшеніе крестьянской состоятельности къ уплатѣ повинностей. Самый разительный примѣръ, въ этомъ отношеніи, представилъ Дорогобужскій уѣздъ, въ которомъ, изъ двухъ мировыхъ участковъ, одинъ, расположенный по линіи, отличается въ десятеро большимъ количествомъ недоимокъ противъ другаго, удаленнаго отъ линіи. Въ виду предстоявшаго разрѣшенія постройки Скопинско-Вяземской желѣзной дороги, Смоленское Губернское Земское Собраніе, желая избавить лучшія мѣстности Губерніи отъ участи постигшей уже нѣкоторые уѣзды, признало необходимымъ ходатайствовать предъ Правительствомъ, чрезъ посредство особо избранной депутаціи, объ устраненіи Еврейскихъ Компаній отъ постройки означенной желѣзной дороги. Уполномоченные добавляли при этомъ, что Компанія Московско-Смоленской дороги, окруженная евреями, причиняла значительный ущербъ населенію своею неакуратностью и притѣсненіями по отчужденію земель и по расчету съ рабочими и поставщиками матеріаловъ, подтвержденіе чему можно найдти въ дѣлахъ оцѣночныхъ Коммисій, Мировыхъ Судей и Мировыхъ Посредниковъ; многіе крестьяне не получали вовсе расчетовъ, а такъ какъ условія съ ними, по ихъ неграмотности, составлялись самими нанимателями евреями, въ смыслѣ благопріятномъ для послѣднихъ, то крестьяне бывали вынуждаемы оканчивать свои иски мировыми сдѣлками и терять заработанную плату. Обязавшись устроить шоссированную дорогу отъ вокзала Вяземской станціи до центра города Вязьмы, строители довели шоссе только до черты города и, лишь послѣ продолжительной переписки, уплатили Смоленскому Земству деньгами за невыполненную часть работъ. Въ особомъ приложеніи къ своей запискѣ, уполномоченные указывали на отдѣльные факты неисправности въ самомъ устройствѣ Московско-Брестской дороги и на частные случаи разоренія крестьянъ. Такого же содержанія представленіе сдѣлано было уполномоченными Смоленскаго Земства и Министру Внутреннихъ Дѣлъ.

Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ затребованы были, противъ заявленія уполномоченныхъ Смоленскаго Земства, объяснительныя свѣденія отъ Смоленскаго Губернатора; полученнымъ отъ послѣдняго донесеніемъ вовсе не подтверждалось, приписывавшееся строителямъ Московско-Брестской желѣзной дороги, вредное вліяніе на благосостояніе мѣстнаго населенія. По объясненію г. Губернатора, при производствѣ работъ Московско-Брестской дороги Г. Варшавскимъ и $К^{0}$, хотя и былъ замѣченъ временной наплывъ евреевъ, но послѣдніе употреблялись преимущественно въ Конторахъ строителей; самыя же работы переданы были, раздробительно, почти исключительно Русскимъ подрядчикамъ, которые и находились въ прямыхъ и ближайшихъ отношеніяхъ къ крестьянскому населенію. Заявленіе Земства,

что крестьяне уѣздовъ Духовщинскаго, Дорогобужскаго, Вяземскаго, Гжатскаго и Сычевскаго, послѣ проведенія желѣзной дороги, сдѣлались несостоятельными плательщиками, Губернаторъ признавалъ неосновательнымъ, такъ какъ эти крестьяне, за исключеніемъ Духовщинскихъ, состояли и состоятъ въ числѣ лучшихъ плательщиковъ повинностей; Духовщинскіе же крестьяне и въ прежнее и въ новѣйшее время были и оставались одинаково несостоятельными. Затрудненія въ расчетахъ съ строителями, за отошедшія подъ дорогу земли, происходятъ, преимущественно, отъ неумѣренности требованій землевладѣльцевъ, доводящихъ иногда цѣну одной десятины до 2.000 руб. (Смоленскимъ Губернаторомъ было указано нѣсколько примѣровъ). Относительно же вреда, происходящаго отъ эксплоатаціи евреями крестьянъ вообще, Смоленскій Губернаторъ объяснилъ, что дѣйствительно мелкіе промышленники евреи, явившись въ Губернію, подъ видомъ ремесленниковъ, оказываютъ вредное вліяніе на экономическое положеніе крестьянъ, почему имъ, Губернаторомъ, принимаются мѣры строгаго наблюденія за высылкою изъ Смоленской Губерніи тѣхъ евреевъ, которые не имѣютъ законнаго права на жительство въ ней.

17 Апрѣля 1872 года, повѣренный Г. Торопчанинова Тайный Совѣтникъ Сивковъ заявилъ Министру Финансовъ, что онъ, отъ имени своего довѣрителя, принимаетъ концессіонную сумму на Скопинско-Вяземскую дорогу въ 26.826.400 рублей, если акціямъ будетъ предоставлена 15-ти лѣтняя гарантія, а при недопущеніи подобной гарантіи,—въ 28.570.400 рублей; при этомъ онъ принималъ за г. Торопчанинова обязательство: выстроить 568¼ верстъ дороги отъ Павелецъ до Вязьмы съ вѣтвію на Елецъ, уплатить Правительству за Павелецкій участокъ 557.000 рублей, выдать Обществу Скопинской дороги, взамѣнъ его акцій, акціи новаго Общества на нарицательную сумму 1.364.200 рублей и устроить мостъ въ Тулѣ чрезъ Упу, съ двойною ѣздою для желѣзной дороги и для экипажей.

21 Апрѣля, Князь Друцкій-Сокольницкій-Ромейко-Гурко заявилъ Министру Путей Сообщенія, что онъ, желая придти на помощь населенію Смоленской Губерніи, обремененному долгомъ въ продовольственный капиталъ, въ размѣрѣ 400.000 рублей, готовъ принять на себя уплату этого долга, если ему будетъ дарована концессія на условіяхъ, какія будутъ допущены Комитетомъ гг. Министровъ.—Предложеніе это было признано, со стороны Министра Путей Сообщенія, подлежащимъ отклоненію, на томъ основаніи, что права концессіонера, по распоряженію суммами, продолжаются только до момента образованія Общества, послѣ чего дорога поступаетъ въ распоряженіе акціонеровъ, за которыхъ концессіонеръ никакихъ обязательствъ принимать не можетъ.

25 Апрѣля Князь Друцкій-Сокольницкій, въ прошеніи поданномъ на Высочайшее имя, въ другой разъ ходатайствовалъ о погашеніи продовольственнаго долга Смоленскихъ крестьянъ на счетъ строительнаго капитала желѣзной дороги, хотя бы концессія на послѣднюю была выдана не ему, а другому лицу. По препровожденіи этого новаго прошенія къ Министру Путей Сообщенія, послѣдній отозвался, что исчисляемыя по желѣзно-дорожнымъ смѣтамъ суммы имѣютъ, каждая, свое опредѣленное назначеніе, и что ни отъ одной изъ нихъ нельзя удѣлить столь значительнаго пожертвованія въ пользу Земства, безъ ущерба для дѣла постройки, почему ходатайство кн. Друцкаго не можетъ быть принято въ уваженіе. По тѣмъ же соображеніямъ не было принято въ уваженіе и однородное ходатайство г. Пенскаго, выраженное въ прошеніи на имя Его Высочества Наслѣдника Цесаревича.

Представленіе Министра Путей Сообщенія, о выдачѣ концессіи на Скопинско-Вяземскую линію Обществу Ряжско-Скопинской желѣзной дороги, разсматривалось въ Комитетѣ гг. Министровъ 25 Апрѣля 1872 года, вмѣстѣ съ представленіемъ о выдачѣ концессіи на Моршанско-Сызранскую линію. При этомъ, Комитетъ, обративъ особенное вниманіе на вопросъ о допущеніи предположенной, по проектамъ обѣихъ концессій, 15-ти лѣтней гарантіи, не примѣнявшейся къ акціямъ дорогъ, разрѣшенныхъ въ предшествовавшее время, пришелъ къ такому заключенію: при многочисленности выпущенныхъ уже не гарантированныхъ акцій, новый выпускъ подобныхъ же—можетъ быть реализированъ лишь по весьма низкой цѣнѣ. По имѣющимся у Министра Финансовъ свѣдѣніямъ, за не гарантированныя акціи можетъ быть получено не болѣе 35% ихъ нарицательной стоимости; если бы учредители акціонерныхъ Обществъ приняли на себя рискъ помѣщенія акцій даже по 50%, то и въ такомъ случаѣ необходимо было бы увеличить нарицательный акціонерный капиталъ, что повело бы, не только къ обремененію дороги платежемъ излишнихъ процентовъ, во время ея постройки, но и къ уменьшенію самой доходности акцій, такъ какъ чистый доходъ отъ желѣзной дороги пришлось бы распредѣлять между бо̀льшимъ числомъ акцій. Между тѣмъ, прямой интересъ Правительства, стремящагося къ скорѣйшему восполненію желѣзно-дорожной сѣти, заключается въ томъ, чтобы возвышалась доходность русскихъ желѣзно-дорожныхъ акцій, такъ какъ отъ этого зависитъ поддержаніе довѣрія европейскихъ капиталистовъ къ подобнаго рода помѣщеніямъ капиталовъ. При такомъ положеніи дѣла, не остается другаго исхода, какъ—обезпечить учредителямъ болѣе выгодное помѣщеніе акцій. Правительство могло бы дать акціямъ полную гарантію на все время существованія Обществъ, но, по мнѣнію Статсъ-Секретаря Рейтерна, раздѣляемому и Комитетомъ, опытъ и примѣры прошлаго достаточно доказали, что дарованіе полной по акціямъ гарантіи должно быть допускаемо лишь съ крайнею осторожностью и при совершенной невозможности ожидать въ непродолжительномъ будущемъ достаточныхъ, отъ эксплоатаціи дорогъ, доходовъ. Увѣренность акціонеровъ въ полученіи обезпеченнаго имъ дохода,

значительно ослабляя собственную ихъ, въ дѣлѣ контроля надъ управленіемъ дороги, инціативу, придаетъ Обществу характеръ казеннаго управленія, причемъ, въ случаяхъ экстраординарныхъ, Общества требуютъ отъ казны новыхъ и новыхъ, на поддержаніе своего кредита, жертвъ. Примѣненіе, къ настоящему случаю, полной Правительственной гарантіи тѣмъ менѣе желательно, что проектированныя нынѣ дороги допускаютъ полную вѣроятность быстраго возвышенія ихъ доходности, вслѣдствіе умѣренности основнаго ихъ капитала и ожидаемаго по нимъ значительнаго движенія. По такимъ уваженіямъ, Комитетъ призналъ разумною и правильною, во всѣхъ отношеніяхъ, мѣрою—временную поддержку кредита, подлежащихъ выпуску новыхъ акцій, дарованіемъ имъ гарантіи на первые 15 лѣтъ, въ теченіе которыхъ доходность линій успѣетъ развиться вполнѣ. Полагая предоставить построеніе и эксплоатацію Скопинско-Вяземской дороги Обществу Скопинской желѣзной дороги, на предположенныхъ условіяхъ, Комитетъ, въ виду заявленія Министра Финансовъ о значительности выгодъ отъ соединенія въ однѣхъ рукахъ двухъ линій и о неудобствахъ расчетовъ Казны съ Обществами, владѣющими гарантированными и не гарантированными акціями, призналъ возможнымъ распространить временную гарантію и на акціи Скопинской дороги (включавшіяся въ составъ капитала всей Ряжско-Скопинско-Вяземской линіи). Заключеніе Комитета, вмѣстѣ съ утвержденными имъ уставами желѣзныхъ дорогъ и техническими условіями, 28 Апрѣля удостоилось Высочайшаго утвержденія *).

14 Апрѣля 1873 года, по положенію Комитета гг. Министровъ, дозволено Обществу Ряжско-Вяземской желѣзной дороги замѣнить желѣзные рельсы стальными, съ такою добавкою облигаціоннаго капитала, чтобы, при реализаціи ея, могло быть выручено 654.975 рублей; такъ какъ Министръ Финансовъ призналъ возможнымъ оставить новыя облигаціи за Правительствомъ по 84 за 100, то дополнительный облигаціонный капиталъ составилъ 779.732 руб. 14½ коп. мет.

15 Декабря 1874 года открыто постоянное движеніе на линіи отъ Павелецъ до Вязьмы, съ вѣтвію до Ельца, на протяженіи 570¼ верстъ.

В.

*) По расцѣночной вѣдомости, утвержденной Министромъ Путей Сообщенія 28 Апрѣля 1873 года, капиталъ назначенный на построеніе Ряжско-Вяземской желѣзной дороги (за исключеніемъ Павелецкаго участка) распредѣленъ слѣдующимъ образомъ: отчужденіе 2841½ десятины земли—251.472 руб. 75 коп.; сносъ строеній—118.132 руб. 25 коп.; земляныя работы (1.579:600 куб. саж.)—4.020.007 руб.; чугунныя и каменныя трубы—480.364 р.; мосты и каменныя ихъ опоры—1.905.990 руб.; устройство балластныхъ слоевъ—927.828 р.; поперечины (894.600 шт.)—536.760 р.; рельсы и скрѣпленія ихъ (2.915.118 пуд.)—5.172.451 р.; развозка ихъ по линіи—174.907 р.; укладка рельсоваго пути—153.360 р.; принадлежности пути—119.780 руб.; телеграфъ—122.742 руб.; сторожевые дома, казармы и переѣзды—401.650 руб.; станціонныя постройки—1.350.446 руб.; водоснабженіе станцій—303.100 руб.; мощеніе станціонныхъ дворовъ и ограды—70.560 руб.; принадлежности станцій—472.931 руб.; подвижной составъ (100 паровозовъ, 94 пассажирскихъ, 10 багажныхъ, 5 арестантскихъ, 1192 товарныхъ вагоновъ, 298 платформъ и 786 угольныхъ полувагоновъ)—5.851.316 руб. 50 коп.; устройство пристаней и вѣтвей къ Окѣ, въ Калугѣ и Алексинѣ,—84.182 руб.; шоссированные пути у Алексинской станціи—6.013 руб.; инспекція—125.464 руб.; администрація—992.716 руб.; первоначальныя потребности эксплоатаціи—341.689 руб.; изысканія—135.993 руб.; запасный капиталъ—138.740 р.; уплата процентовъ во время постройки—2.404.905 р. 50 коп. Всего—26.663.500 руб. (включительно съ реализаціею).

33. Ростово-Владикавказская желѣзная дорога.

Во всеподданнѣйшей запискѣ отъ 7 Января 1869 года Намѣстникъ Кавказа Его Высочество Великій Князь Михаилъ Николаевичъ повергнулъ на благоусмотрѣніе ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА соображенія о необходимости соединить Кавказъ съ центромъ Имперіи устройствомъ желѣзно-дорожнаго пути между Ростовомъ и Владикавказомъ, съ вѣтвію къ одному изъ пунктовъ восточнаго берега Чернаго моря, которая должна дать, кромѣ политическаго и военнаго, большое экономическое и торговое значеніе этой линіи и обезпечить такимъ образомъ ея доходность.

Вслѣдствіе сего по повелѣнію ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА дозволено было: вопросъ о Кавказской дорогѣ внести на обсужденіе Комитета гг. Министровъ, который выслушавъ, докладъ по этому предмету, въ засѣданіяхъ 11 и 25 Февраля 1869 года, согласился съ заключеніемъ Намѣстника—что проведеніе этой дороги упрочило бы наше владычество на Кавказѣ, и выразилъ единогласное убѣжденіе о несомнѣнной пользѣ осуществленія, при первой къ тому возможности, означеннаго предположенія, имѣющаго столь важное государственное значеніе.

Но, принимая во вниманіе, что еще не произведены изысканія и не избранъ на восточномъ берегу Чернаго моря пунктъ для исходной точки этой дороги, что по Высочайше утвержденному и уже распубликованному журналу Комитета гг. Министровъ, отъ 27 Декабря 1868 года, избраны уже восемь нужнѣйшихъ линій желѣзныхъ дорогъ, до обезпеченія постройки которыхъ постановлено не выдавать концессій на другія менѣе необходимыя желѣзныя дороги, — Комитетъ въ виду этого не нашелъ возможнымъ включить Ростово-Владикавказскую линію въ Высочайше утвержденную сѣть.

Между тѣмъ заявившему желаніе на построеніе этой дороги г. Полякову дозволено было произвести на свой счетъ изысканія; вмѣстѣ съ этимъ, Намѣстникомъ Кавказа была назначена въ Тифлисѣ коммиссія изъ наиболѣе компетентныхъ лицъ для выбора пункта, долженствующаго служить портомъ и исходною точкою этой дороги.

За симъ во всеподданнѣйшей, отъ 21 Августа, запискѣ Намѣстникъ Кавказа ходатайствовалъ предъ Государемъ о соединеніи Кавказа желѣзно-дорожною линіею съ таковою же сѣтью Имперіи, по возможности, въ наискорѣйшемъ времени въ виду неотлогательной важности ея въ стратегическомъ отношеніи.

29 Августа 1869 года послѣдовало Высочайшее рѣшеніе—включить Кавказскую дорогу въ число линій самонужнѣйшихъ и принять энергическія мѣры къ скорѣйшему ея сооруженію.

Посему 18 Декабря того же года назначенъ былъ особый Совѣтъ, состоявшій: изъ Его Высочества Наслѣдника Цесаревича, Великихъ Князей: Константина и Михаила Николаевичей, Министровъ: Военнаго, Финансоваго и Путей Сообщенія.

Въ Совѣтѣ на основаніи доводовъ приведенныхъ Его Высочествомъ Намѣстникомъ Кавказа признана была вся важность Владикавказской желѣзной дороги, и затѣмъ, по надлежащемъ обсужденіи способовъ къ осуществленію какъ этой дороги, такъ и другихъ, необходимѣйшихъ въ Имперіи, ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ 2 Января 1870 года Высочайше повелѣть соизволилъ: линію отъ Ростова до Владикавказа включить въ сѣть главнѣйшихъ желѣзныхъ дорогъ и обезпечить исполненіе этихъ дорогъ преимущественно предъ другими, могущими быть проектированными, при чемъ — ежегодно строить стратегическихъ желѣзныхъ дорогъ, примѣрно, до 500 верстъ, такъ чтобы къ Владикавказской линіи было приступлено, по возможности, не позже 1872 года.

По представленіи г. Поляковымъ и другими частными лицами результатовъ изысканій по этой дорогѣ, въ 1-й день Марта 1870 года было Высочайше утверждено мнѣніе Комитета желѣзныхъ дорогъ, по которому опредѣлено строить желѣзную дорогу отъ Ростова-на-Дону до Владикавказа, направивъ ее, согласно предварительно произведеннымъ изысканіямъ частныхъ лицъ, на Тифлисскую станицу, Пятигорскъ и Владикавказъ съ уклоненіемъ на западъ отъ прямой линіи, проходящей чрезъ г. Ставрополь, въ тѣхъ видахъ, чтобы сократить протяженіе предстоящей къ устройству со временемъ вѣтви отъ этой дороги къ одному изъ портовъ Чернаго моря. При этомъ Комитетомъ было постановлено, чтобы при окончательныхъ изысканіяхъ линіи между Пятигорскомъ и Владикавказомъ имѣлось въ виду удобное соединеніе этой линіи съ будущею вѣтвію къ Петровскому порту на Каспійскомъ морѣ.

Такъ какъ изысканія частныхъ лицъ оказались впослѣдствіи не вполнѣ удовлетворительными, то представлялось необходимымъ произвести правительственными инженерами новыя изысканія. Вслѣдствіе сего, по испрошеніи надлежащаго кредита, въ Іюнѣ мѣсяцѣ 1870 года командированъ былъ отъ Министерства Инженеръ Крамеръ, которому велѣно было произвести изысканія по направленію указанному Комитетомъ желѣзныхъ дорогъ и вмѣстѣ съ этимъ предположено было изслѣдовать и другія направленія, могущія удешевить стоимость постройки, безъ значительныхъ отступленій отъ направленія указаннаго Комитетомъ.

Въ 1871 году, имѣя въ виду всесторонне выяснить основательность поступившихъ въ Министерство Путей Сообщенія различныхъ заявленій о наивыгоднѣйшемъ направленіи Кавказской линіи, и желая согласовать это направленіе въ его подробностяхъ съ потребностями торговли и стратегическими соображеніями, Министромъ Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ, было всеподданнѣйше испрошено 12 Августа 1871 года Высочайшее разрѣшеніе, чтобы былъ изготовленъ, по взаимному соглашенію Министровъ—Военнаго, Финансовъ и Путей Сообщенія, проектъ нѣкоторыхъ исправленій Кавказской линіи и внесенъ вмѣстѣ съ заключеніемъ, которое получится отъ Его Высочества Намѣстника Кавказа, на разсмотрѣніе въ Комитетъ желѣзныхъ дорогъ.

Съ этою цѣлью осенью 1871 года былъ командированъ Инженеръ Путей Сообщенія Вѣржинскій для производства изысканій по варіантамъ Владикавказской линіи.

Вслѣдствіе ходатайства предъ ГОСУДАРЕМЪ Его Высочества Намѣстника о скорѣйшемъ рѣшеніи вопроса о построеніи этой линіи, шефомъ жандармовъ Генералъ-Адъютантомъ графомъ Шуваловымъ 30 Сентября 1871 года было сообщено Министру Путей Сообщенія телеграммою изъ Ливадіи Высочайшее повелѣніе о внесеніи въ Комитетъ гг. Министровъ нормальной концессіи Кавказской линіи съ тѣмъ, чтобы измѣненія въ направленіи означенной линіи были разсмотрѣны Комитетомъ желѣзныхъ дорогъ впослѣдствіи.

По журналамъ Комитета гг. Министровъ, отъ 30 Ноября и 14 Декабря, были въ 17 день Декабря 1871 года Высочайше утверждены проекты—концессіи, устава и техническихъ условій. Проекты эти не касались финансовыхъ условій, такъ какъ эти условія могли выясниться лишь впослѣдствіи—при окончательномъ опредѣленіи направленія линіи.

24 Февраля 1872 года на обсужденіе Комитета желѣзныхъ дорогъ г. Министромъ Путей Сообщенія были представлены 4 направленія Ростово-Владикавказской линіи, изслѣдованныя правительственными инженерами.

Первое направленіе, указанное Комитетомъ желѣзныхъ дорогъ въ 1870 году, отъ Ростова на станицы: Тифлисскую, Баталпашинскую и г. Пятигорскъ. Это же направленіе было окончательно изслѣдовано Инженеромъ Крамеромъ въ 1870 г. Длина линіи при такомъ направленіи—731 верста.

Второе направленіе, избранное правительственнымъ Инженеромъ Крамеромъ по изысканіямъ произведеннымъ имъ въ 1870 году, отъ Ростова на станицу Новоулешсковскую, потомъ на бывшій Романовскій постъ, затѣмъ по долинѣ р. Кубани до ст. Невѣрномыской, и далѣе по долинамъ рѣчекъ Барсука и Кусавки, оставляя Пятигорскъ въ сторонѣ въ разстояніи 23-хъ верстъ, и по долинамъ рр. Куми, Молки и Терека до Владикавказа. Длина линіи при этомъ направленіи—651 верста.

Третье направленіе, указанное Министерствомъ Инженеру Вѣржинскому и имъ изслѣдованное въ 1871 году,—отъ Ростова по главному Кавказскому тракту до почтовой станціи Песчанокопской, потомъ на станицы: Кагальницкую, Успенскую, Новотроицкую, г. Ставрополь и отсюда на ст. Нигутъ, гдѣ варіантъ Вѣржинскаго сливается съ Крамеровскимъ направленіемъ. Длина—639½ верстъ.

Четвертое направленіе, избранное въ 1871 г. тѣмъ же Вѣржинскимъ, отличается отъ предъидущаго только тѣмъ, что линія желѣзной дороги отъ ст. Новотроицкой идетъ не на г. Ставрополь, оставляя его въ сторонѣ на 15 верстъ, а на станицы—Каменнобродскую и Темнолѣскую, сливаясь съ Ставропольскимъ направленіемъ у ст. Котохужинской. Длина линіи—631 верста.

По мнѣнію г. Министра Путей Сообщенія слѣдовало отдать предпочтеніе второму направленію — по долинѣ р. Кубани—во первыхъ, въ виду значительнаго сокращенія земляныхъ работъ предъ прочими направленіями и улучшенія продольной профили вслѣдствіе меньшаго протяженія крутыхъ склоновъ; во вторыхъ, направленіе это болѣе выгодно въ торговомъ и политическомъ отношеніяхъ, такъ какъ на Кубани, прорѣзающей черноземную, богато надѣленную природою, мѣстность, населеніе съ каждымъ годомъ болѣе и болѣе возрастаетъ и постепенно получаетъ свое нормальное экономическое развитіе, задержанное неблагопріятными условіями Кавказской войны. Въ преимуществѣ Кубанскаго направленія съ г. Министромъ Путей Сообщенія соглашались Его Высочество Намѣстникъ Кавказа и Министры—Военный и Финансовъ. Что же касается до оставленія въ сторонѣ Пятигорска — на 23 версты, то въ виду важности этого города своими минеральными водами возможно, по мнѣнію Министра Путей Сообщенія, построить особую вѣтвь, издержекъ на которую потребуется гораздо меньше, чѣмъ еслибы вести путь прямо чрезъ Пятигорскъ, ибо вслѣдствіе затруднительной мѣстности пришлось бы удлинить главный путь на 30 верстъ и ухудшить продольную профиль линіи.

7 Марта 1872 года это направленіе Ростово-Владикавказской линіи, согласно журналу Комитета желѣзныхъ дорогъ, и было Высочайше утверждено.

Согласно съ установленнымъ по Высочайшему повелѣнію отъ 26 Декабря 1870 г. порядкомъ выдачи концессій, Министръ Путей Сообщенія пригласилъ лицъ, желающихъ принять на себя образованіе Общества для сооруженія Ростово-Владикавказской желѣзной дороги на основаніи условій нормальной концессіи, Высочайше утвержденной по положенію Комитета гг. Министровъ въ 17 день Декабря 1871 года.

Лица, съ которыми г. Министръ велъ переговоры о сооруженіи этой дороги, существеннымъ условіемъ ставили, чтобы капиталъ образовался посредствомъ выпуска гарантированныхъ акцій и облигацій, или, по крайней мѣрѣ, съ 15-ти лѣтнею гарантіей, подобно тому, какъ это допущено по дорогамъ—Ряжско-Вяземской и Моршанско-Сызранской.

Имѣя въ виду незначительность дохода Ростово-Владикавказской желѣзной дороги, Министръ Путей Сообщенія не не могъ не признать вышеизложеннаго заявленія заслуживающимъ уваженія.

Послѣ переговоровъ почти во всѣхъ отношеніяхъ выгоднѣйшимъ оказалось предложеніе Генералъ-Маіора Фалькенгагена. За постройку дороги онъ заявилъ цѣну 20.552.500 руб. мет., т. е. по 31.570 руб. мет. на версту. Цѣну эту, по сравненію съ поверстной стоимостію другихъ дорогъ, нельзя было не признать умѣренною. Министръ Финансовъ, по сношеніи съ Министромъ Путей Сообщенія, полагалъ акціямъ дать только временную гарантію—на 15 лѣтъ, что и просилъ г. Фалькенгагенъ, съ тѣмъ, что акціи должны реализироваться по 80 руб. за 100. Нарицательной стоимости, а Облигаціи оставляются за Правительствомъ по 84 за 100.

Посему нарицательный капиталъ, съ прибавкою 7½% за время постройки, составлялся:

акціями на	6.805.400	мет. руб. нариц.
облигаціями на . . .	20.416.200	" " "
Итого	27.221.600	мет. руб. нариц.

По измѣнившимся за тѣмъ обстоятельствамъ, для образованія Общества вмѣсто Генералъ-Маіора Фалькенгагена былъ избранъ Инженеръ Коллежскій Ассесоръ Баронъ Штейнгель, принимавшій это предпріятіе на тѣхъ же самыхъ условіяхъ, какъ и Фалькенгагенъ.

Въ засѣданіяхъ въ Комитетѣ гг. Министровъ, 9 и 16 Мая и 28 Іюня 1872 года, согласно представленію г. Министра Путей Сообщенія, опредѣлено: выдать концессію на Ростово-Владикавказскую желѣзную дорогу Инженеру Коллежскому Совѣтнику Барону Штейнгелю. Таковое положеніе Комитета и было Высочайше утверждено во 2 день Іюля 1872 года.

Согласно Высочайше утвержденнымъ техническимъ условіямъ, Ростово-Владикавказская желѣзная дорога, при длинѣ въ 651 версту, дѣлится на три участка: первый—отъ г. Ростова до р. Кубани длиною 229 вер., второй — отъ р. Кубани до станицы Прохладной длиною 322 версты и третій—отъ ст. Прохладной до г. Владикавказа длиною 100 верстъ.

Кривыя части на главномъ пути должны быть описаны радіусомъ не менѣе 300 саж. и, въ общей сложности, ихъ должно быть не болѣе 15% всего протяженія линіи.

Продольные склоны не должны превышать 0,01 и ихъ должно быть не болѣе 70% всей длины линіи.

Земляное полотно на одинъ путь, шириною въ 2.60 саж.

Большіе мосты должно строить черезъ рѣки: Донъ, Темерникъ, Ею, чрезъ Кубань — въ двухъ мѣстахъ: у ст. Кавказской и у ст. Невинномыской, чрезъ Урупъ, Куму, Малку и Терекъ.

Общее число станцій, включая и конечныя, должно быть не менѣе 42.

Количество подвижнаго состава опредѣлялось:

а) Паровозовъ товарныхъ	59
,, пассажирскихъ	15
б) Вагоновъ пассажирскихъ	90
в) Вагоновъ товарныхъ крытыхъ	600
,, ,, открытыхъ	600
г) Угольныхъ полувагоновъ	200

Общество обязано устроить шоссе отъ ст. Кумской къ минеральнымъ водамъ около Пятигорска, длиною приблизительно въ 70 верстъ, съ мостами, переѣздами, почтовыми домами, казармами и т. п. принадлежностями шоссе.

Общество обязано приступить къ работамъ не позже 6 мѣсяцевъ со дня утвержденія концессіи и окончить построеніе не позже 3-хъ лѣтъ.

15 Марта 1873 года было приступлено къ производству земляныхъ работъ по устройству полотна на первыхъ 97 вер.— отъ г. Ростова до р. Кубани.

Въ Сентябрѣ мѣсяцѣ того же года Инспекторомъ дороги разрѣшено было открыть временное движеніе рабочихъ и матеріальныхъ поѣздовъ между станціями Степная и Кущевки.

По Высочайшему повелѣнію, послѣдовавшему въ 9 день Марта 1872 года, опредѣлено произвести распоряженіемъ Министерства Путей Сообщенія изысканія для устройства отъ Ростово-Владикавказской линіи желѣзныхъ дорогъ: а) къ Петровскому порту на Каспійскомъ морѣ и б) къ тому порту на Черномъ морѣ, который для сего будетъ избранъ и Высочайше утвержденъ. Но по воспослѣдовавшемъ разрѣшеніи сооруженія желѣзной дороги отъ Ростова до Владикавказа и съ открытіемъ дороги отъ Поти до Тифлиса представлялось необходимымъ обсудить вопросъ о соединеніи желѣзною дорогою Владикавказа съ Тифлисомъ, что представляетъ предметъ огромной важности какъ въ торговомъ, такъ и въ стратегическомъ отношеніяхъ.

Для этой соединительной вѣтви представляется два направленія: или въ обходъ Кавказскихъ горъ — на Петровскъ, Баку, и оттуда въ Тифлисъ, при длинѣ, приблизительно, въ 1150 вер.; или чрезъ Кавказскія горы, при длинѣ до 195 вер.

Первое направленіе не представляетъ особыхъ мѣстныхъ затрудненій. Направленіе же черезъ Кавказскія горы, по мѣстнымъ особенностямъ, требуютъ предварительно самаго тщательнаго изученія мѣстности, дабы затѣмъ уже, на основаніи добытыхъ такимъ образомъ данныхъ, приступить къ вполнѣ раціональному избранію направленія для соединенія Владикавказа и Тифлиса желѣзно-дорожнымъ путемъ. Такимъ образомъ изслѣдованіе линіи черезъ Петровскъ до Тифлиса не составляло предметъ безотлагательной важности, а необходимо было изучить предварительно вопросъ о линіи черезъ Кавказскія горы.

По вышеизложеннымъ соображеніямъ Министры Финансовъ и Путей Сообщенія всеподданнѣйше испросили, 13 Іюня 1872 года, Высочайшее разрѣшеніе: произвести распоряженіемъ Министра Путей Сообщенія предварительное изученіе вопроса о соединеніи желѣзною дорогою Владикавказа и Тифлиса черезъ Кавказскія горы, и съ этою цѣлью—назначить коммисію. Высочайше же разрѣшенныя 8 Марта 1872 года изысканія по линіямъ желѣзныхъ дорогъ къ Петровскому порту и къ пункту для порта на Черномъ морѣ—отложить до 1873 г.

к.



КАРТА
ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ
ЕВРОПЕЙСКОЙ РОССІИ
по 1 Января 1873 г.
Желѣзныя дороги открытыя для движенія (13,693 вер.)
строющіяся и разрѣшенныя къ постройкѣ (4,351 верстъ.)
Масштабъ 7,350,000
Отъ Пулкова
С.ПЕТЕРБУРГЪ
МОСКВА
СТОКГОЛЬМЪ
АРХАНГЕЛЬСКЪ
КАЗАНЬ
САМАРА
САРАТОВЪ
АСТРАХАНЬ
КИЕВЪ
ХАРЬКОВЪ
ОДЕССА
СИМФЕРОПОЛЬ
СТАВРОПОЛЬ
ТИФЛИСЪ
КОНСТАНТИНОПОЛЬ
АѲИНЫ
ПРУССІЯ
ГАЛИЦІЯ
АВСТРІЯ
РУМЫНІЯ
ПЕРСІЯ

СБОРНИКЪ

СВѢДѢНІЙ О ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГАХЪ

ВЪ РОССІИ.

1870—1872.

ОТДѢЛЪ III.

ТАБЛИЦЫ.

ИЗДАНІЕ СТАТИСТИЧЕСКАГО ОТДѢЛА МИНИСТЕРСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
1875.



НАПЕЧАТАНО ПО РАСПОРЯЖЕНІЮ СТАТИСТИЧЕСКАГО ОТДѢЛА МИНИСТЕРСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

ОТДѢЛЪ III.

ФИНАНСОВЫЯ СВѢДѢНІЯ О ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГАХЪ,

РАЗРѢШЕННЫХЪ ПО 31 ДЕКАБРЯ 1872 г.

1. Основной и дополнительный капиталъ, — въ акціяхъ и въ облигаціяхъ.
2. Отношеніе капитала въ акціяхъ и въ облигаціяхъ — ко всему капиталу.
3. Срокъ концессіи. Начало и окончаніе ея.
4. Гарантія Правительства (объемъ ея, размѣръ въ %, ежегодный maximum и произведенныя выдачи).
5. Долгъ Обществъ Правительству (къ 31 Декабря 1870, 1871 и 1872 г.).
6. Погашенный капиталъ, — id.
7. Запасный капиталъ, — id.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33		34
№	Названія дорогъ; время разрѣшенія ихъ постройки и время ихъ открытія.	Длина дорогъ (версты.)	Основной и дополнительный капиталъ.								Отношеніе капитала		Срокъ концессіи. (число лѣтъ.)	Начало и окончаніе концессіи.	Гарантія Правительства.		Гарантія Правительства.						Долгъ Обществъ Правительству.				Погашенный капиталъ.					Запасный капиталъ. Рубли.	№	Примѣчанія.
			Въ акціяхъ.			Въ облигаціяхъ.			Итого.		Въ акціяхъ	Въ облигаціяхъ			На капиталъ.		Размѣръ гарантіи въ %, съ погашеніемъ.		Maximum ежегодной уплаты по гарантіи.		Суммы выданныя по гарантіи.						Въ акціяхъ.		Въ облигаціяхъ.					
			Число акцій.	На сумму (рублей.)	Принадлежитъ Правительству (на сумму.)	Число облигацій.	На сумму (рублей.)	Принадлежитъ Правительству (на сумму.)	Вообще (рублей.)	На версту (рублей.)	Ко всему капиталу.				Въ акціяхъ. Рублей.	Въ облигаціяхъ. Рублей.	На акціи.	На облигаціи.	Вообще.	На версту. Рубли.	За годъ. Рубли.	За все время съ начала концессіи. Рубли.	По гарантіи. Рубли.	По облигаціямъ (%). Рубли.	По ссудамъ, займамъ и за переданныя дороги. Рубли.	Всего. Рубли.	Вообще. Рубли.	Изъ числа принадлеж. Правит. Рубли.	Вообще. Рубли.	Изъ числа принадлежащ. Правительству Рубли.	Итого.			
																																		Примѣчанія помѣщены противъ названій тѣхъ дорогъ, къ которымъ они относятся; цифры въ скобкахъ (00) означаютъ №№ вертикальныхъ графъ, къ которымъ сдѣланы примѣчанія.
1	Царскосельская. 1870	25	17,500 [60 р.]	1.050.000	—	—	—	—	1.050.000	42.000	100%	—	—	Безсрочно.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	349.570,05	349.570,05	—	—	—	—	—	15.868,67	1	(26) Долгъ этотъ образовался по 4 займамъ у Правительства: въ 1837, 1839 и 1859 гг., всего на сумму 625.000 р. Долгъ погашается ежегодными уплатами.
	Положеніе 31 Марта 1836. — Уставъ 29 Декабря 1852. Дополн. 31 Марта 1867, 5 Апрѣля 1868. 1871	25	17,500 [60 р.]	1.050.000	—	—	—	—	1.050.000	42.000	100%	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	356.971,52	356.971,52	—	—	—	—	—	5.990,65		
	Открыта 4 Апрѣля 1838. 1872	25	17,500 [60 р.]	1.050.000	—	—	—	—	1.050.000	42.000	100%	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	335.760,29	335.760,29	—	—	—	—	—	—		
2	Петергофская. 1870	50,9	30.400 [125 р.]	3.800.000	—	—	—	—	3.800.000	74.656	100%	—	—	Безсрочно.	—	—	—	—	—	—	—	24.343,13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	
	Уставъ 9 Августа 1856. — Положеніе о Красносельской вѣтви 4 Августа 1858. — Положеніе объ Ораніенбаумской вѣтви 14 Мая 1862. — Измѣненный Уставъ 4 Декабря 1870. 1871	50,9	30.400 [125 р.]	3.800.000	—	—	—	—	3.800.000	74.656	100%	—	—		—	—	—	—	—	—	—	24.343,13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	Открыта: 21 Іюля 1857; 14 Іюня 1859 и 7 Іюля 1864.																																	
3	Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ:																																	
	а) Линія С.-Петербурго-Варшавская.	1207	600.000 [125 р. м.]	75.000.000	—	70.000 [500 р. м.] 18.877 [125 р. м.]	35.000.000 2.359.625	—					85	1. I. 1867 / 1. I. 1952.	75.000.000	37.359.625	$5+\frac{1}{12}$	$4\frac{1}{2}+\frac{1}{12}$ / $4+\frac{1}{12}$	5.545.118	3.429	—	35.417.028,33	42.071.061,04	—	53.574.357,41		259.625	—	280.375	—				
	б) Линія Московско-Нижегородская. 1870	410				88.877	37.359.625 м		256.797.125	115.622	29,2%	70,8%														101.457.418,45					1.016.750	—	3	(8) Облигаціи Николаевской дороги выпущены Правительствомъ въ 1867 и 1869 г., въ видахъ облегченія продажи дороги; облигаціямъ присвоено 4% дохода, уплачиваемаго Государственнымъ Казначействомъ; взамѣнъ того Главное Общество обязано вносить казнѣ ежегодно 7.200.000 р.
	в) Линія Николаевская.	604	—	—	—	1.155.000 [125 р. м.]	144.437.500	144.437.500					84	1. VIII. 1868 / 1. VIII. 1952.	—	[144.437.500]	—	[$4+\frac{1}{12}$]	[7.200.000]	[11920]	—	—	—	—	5.812.000		—	—	476.750	476.750		576.964,17		
	а) Линія С.-Петербурго-Варшавская.	1207	600.000 [125 р. м.]	75.000.000	—	70.000 [500 р. м.] 18.877 [125 р. м.]	35.000.000 2.359.625	—					85	1. I. 1867 / 1. I. 1952.	75.000.000	37.359.625	$5+\frac{1}{12}$	$4\frac{1}{2}+\frac{1}{12}$ / $4+\frac{1}{12}$	5.545.118	3.429	2.700.000	38.117.028,33	46.152.963,38	—	55.097.757,17		332.875	—	358.500	—		—		
	б) Линія Московско-Нижегородская. 1871	410				88.877	37.359.625 м		256.797.125	115.622	29,2%	70,8%														112.239.764,71					1.418.875	—		(17) Облигаціи Николаевской дороги имѣютъ одинаковый характеръ съ консолидированными; поэтому мы и ввели ихъ наравнѣ съ послѣдними въ категорію гарантированныхъ капиталовъ.
	в) Линія Николаевская.	604	—	—	—	1.155.000 [125 р. м.]	144.437.500	144.437.500					84	1. VIII. 1868 / 1. VIII. 1952.	—	[144.437.500]	—	[$4+\frac{1}{12}$]	[7.200.000]	[11920]	—	—	—	—	10.989.044,16		—	—	727.500	727.500		791.693,34		
	а) Линія С.-Петербурго-Варшавская.	1207	600.000 [125 р. м.]	75.000.000	—	70.000 [500 р. м.] 18.877 [125 р. м.]	35.000.000 2.359.625	—					85	1. I. 1867 / 1. I. 1952.	75.000.000	37.359.625	$5+\frac{1}{12}$	$4\frac{1}{2}+\frac{1}{12}$ / $4+\frac{1}{12}$	5.545.118	3.429	3.157.086,16	41.274.114,49	50.668.008,02	—	56.681.700,57		409.750	—	439.875			—		
	б) Линія Московско-Нижегородская. 1872	410				88.877	37.359.625 м		256.797.125	115.622	29,2%	70,8%														117.988.752,65					1.837.750	—		(24—26) Долгъ Главнаго Общества по Варшавской и Нижегородской линіямъ образовался изъ приплатъ по гарантіи и ссудъ сдѣланныхъ на основаніи устава 3 ноября 1861 г. — Цифра долга по Николаевской линіи показана на основаніи отчетовъ Государственнаго Контроля по исполненію государственныхъ росписей; раздѣленіе же долга по Варшавской и Нижегородской линіямъ на долгъ по ссудамъ и гарантіи сдѣлано на основаніи отчетовъ Главнаго Общества.
	в) Линія Николаевская. Уставъ 28 Января 1857. — Id. 3 Ноября 1861. — Положеніе о передачѣ Николаевской желѣзной дороги 8 Іюня 1868. Открыты: а) 15 Декабря 1862, б) 1 Августа 1862, в) 1 Ноября 1851.	604	—	—	—	1.155.000 [125 р. м.]	144.437.500	144.437.500					84	1. VIII. 1868 / 1. VIII. 1952.	—	[144.437.500]	—	[$4+\frac{1}{12}$]	[7.200.000]	[11920]	—	—	—	—	10.639.034		—	—	988.125	988.125		995.965,06		

1	2		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
№	Названія дорогъ; время разрѣшенія ихъ постройки и время ихъ открытія.		Длина дорогъ (версты.)	Основной и дополнительный капиталъ. Въ акціяхъ. Число акцій.	На сумму (рублей.)	Принадлежитъ Правительству (на сумму.)	Въ облигаціяхъ. Число облигацій.	На сумму (рублей.)	Принадлежитъ Правительству (на сумму.)	Итого. Вообще (рублей.)	На версту (рублей.)	Отношеніе капитала. Въ акціяхъ. Ко всему капиталу.	Въ облигаціяхъ. Ко всему капиталу.	Срокъ концессіи. (число лѣтъ.)	Начало и окончаніе концессіи.	Гарантія Правительства. На капиталъ. Въ акціяхъ. Рублей.	Въ облигаціяхъ. Рублей.
4	Варшавско-Вѣнская. Договоръ 28 Сентября 1857. — Уставъ 29 Мая 1866. — Id. 2 Іюня 1872. Открыта 3 Іюня 1845. — 14 Августа 1859.	1870	325	125.000 [100 р.]	12.500.000	—	19.200 [500 фр.] 45.000 [100 п. т.]	6.567.585 м.	—	12.500.000 6.567.585 м.	63.755*	60,3%*	39,7%*	85	28. IX. 1857 / 28. IX. 1942.	—	—
		1871	325	125.000 [100 р.]	12.500.000	—	19.200 [500 фр.] 60.000 [100 п. т.]	7.956.780 м.	—	12.500.000 7.956.780 м.	66.893*	57,5%*	42,5%*			—	—
		1872	325	125.000 [100 р.]	12.500.000	—	19.200 [500 фр.] 85.000 [100 п. т.]	10.272.105 м.	—	12.500.000 10.272.105 м.	75.165*	51,2%*	48,8%*			—	—
5	Варшавско-Бромбергская. Договоръ 28 Сентября 1857. — Уставъ 29 Мая 1866. — Id. 30 Сентября 1872. Открыта 1 Января 1863. — 1 Іюля 1867.	1870	138	15.190 [100 р.] 9.364 [500 р.]	1.519.000 4.682.000 6.201.000	—	—	—	—	6.201.000	44.935	100%	—	75	1. I. 1863 / 1. I. 1938.	6.201.000	—
		1871	138	15.190 [100 р.] 9.364 [500 р.]	1.519.000 4.682.000 6.201.000	—	—	—	—	6.201.000	44.935	100%	—			6.201.000	—
		1872	138	15.190 [100 р.] 10.380 [500 р.]	1.519.000 5.190.000 6.709.000	—	—	—	—	6.709.000	48.616	100%	—			6.201.000	—
6	Риго-Динабургская. Уставъ 23 Января 1858. — Дополненія: 29 Мая 1863, 3 Ноября 1865, 14 Іюня 1868. Открыта: 12 Сентября 1861. — 1 Іюня 1872 (Мюльграбенская вѣтвь).	1870	214	81.600 [125 р. м.]	10.200.000 м.	—	15.200 [125 р. м.]	1.900.000 м.	—	12.100.000 м.	56.542 м.	84,3%	15,7%	75	1. XI. 1861 / 1. XI. 1936.	10.200.000 м.	—
		1871	214	81.600 [125 р. м.]	10.200.000 м.	—	15.200 [125 р. м.]	1.900.000 м.	—	12.100.000 м.	56.542 м.	84,3%	15,7%			10.200.000 м.	—
		1872	214	81.600 [125 р. м.]	10.200.000 м.	—	27.200 [125 р. м.] 13.560 [100 р.] 1.200 [1000 р.]	3.400.000 м. 2.556.000	—	13.600.000 м. 2.556.000	84.203*	64,5%	35,5%			10.200.000 м.	—
7	Волго-Донская. Уставъ 19 Іюля 1858. — Id. 12 Января 1865. Открыта 5 Марта 1862.	1870	73	48.000 [100 р.]	4.800.000	1.691.400	—	—	—	4.800.000	65.753	100%	—	37	1. I. 1865 / 1. I. 1902.	4.800.000	—
		1871	73	48.000 [100 р.]	4.800.000	1.691.400	—	—	—	4.800.000	65.753	100%	—			4.800.000	—
		1872	73	48.000 [100 р.]	4.800.000	1.667.900	—	—	—	4.800.000	65.753	100%	—			4.800.000	—
8	Общество Московско-Ярославской ж. д.: а) Линія Московско-Ярославская. Уставъ 29 Мая 1859. — Id. 7 Іюня 1868. — Дополненіе 19 Іюня 1868, 10 Іюня 1871. Открыта: 18 Августа 1862, 18 Февраля 1870, 14 Октября 1871 (Карабановская вѣтвь).	1870	261	21.834 [150 р.]	4.307.881	593.250	19.200 [100 ф. ст.]	12.000.000 м.	—	4.307.881 12.000.000 м.	74.055*	21,2%	78,8%	80	18. VIII. 1862 / 18. V. 1943.	—	12.000.000 м.
		1871	271	21.834 [150 р.]	4.307.881	593.250	19.200 [100 ф. ст.]	12.000.000 м.	—	4.307.881 12.000.000 м.	67.318*	23,6%	76,4%			—	12.000.000 м.
		1872	271	21.834 [150 р.]	4.307.881	593.250	19.200 [100 ф. ст.]	12.000.000 м.	—	4.307.881 12.000.000 м.	67.318*	23,6%	76,4%			—	12.000.000 м.

1		18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	№
№		Гарантія Правительства. Размѣръ гарантіи въ %, съ погашеніемъ. На акціи.	На облигаціи	Maximum ежегодной уплаты по гарантіи. Вообще.	На версту. Рубли.	Суммы выданныя по гарантіи. За годъ. Рубли.	За все время съ начала концессіи. Рубли.	Долгъ Обществъ Правительству. По гарантіи. Рубли.	По облигаціямъ (%). Рубли.	По ссудамъ, займамъ и за переданныя дороги. Рубли.	Всего. Рубли.	Погашенный капиталъ. Въ акціяхъ. Вообще. Рубли.	Изъ числа принадлеж. Правит. Рубли.	Въ облигаціяхъ. Вообще. Рубли.	Изъ числа принадлежащ. Правительству. Рубли.	Итого.	Запасный капиталъ. Рубли.	№
4	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	720.000	—	119.250 м. 25.300 т.	—	720.000 119.250 м. 25.300 т.	94.885,92	4
	1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	804.100	—	133.250 м. 56.500 т.	—	804.100 133.250 м. 56.500 т.	175.541,54	
	1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	890.700	—	147.625 м. 89.200 т.	—	890.700 147.625 м. 89.200 т.	235.746,63	
5	1870	4	—	279.045	2.022	260.000	1.168.327,24	1.293.878,66	—	—	1.293.878,66	237.200	—	—	—	237.200	—	5
	1871	$4\frac{1}{2}$	—	279.045	2.022	198.000	1.366.327,24	1.401.951,74	—	—	1.401.951,74	257.500	—	—	—	257.500	—	
	1872	$4\frac{1}{2}$	—	279.045	2.022	268.400	1.634.727,24	1.865.286,51	—	—	1.865.286,51	300.300	—	—	—	300.300	—	
6	1870	$4\frac{1}{2}$	—	459.000 м.	2.145 м.	—	2.308.248,57	2.824.650,46	—	1.152.341,66	3.976.992,12	208.750 м.	—	—	—	208.750 м.	3.500,92	6
	1871	$4\frac{1}{2}$	—	459.000 м.	2.145 м.	—	2.308.248,57	2.487.144,27	—	1.769.424,99	4.256.569,26	237.125 м.	—	—	—	237.125 м.	22.130,01	
	1872	$4\frac{1}{2}$	—	459.000 м.	2.145 м.	—	2.308.248,57	—	—	1.868.660,06	1.868.660,06	266.875 м.	—	7.500 м. 19.000	—	274.375 м. 19.100	40.509,03	
7	1870	5+1	—	288.000	3.945	228.977,46	2.280.242,14	2.524.570,34	—	89.208,86	2.613.779,20	326.500	—	—	—	326.500	91.174,03	7
	1871	5+1	—	288.000	3.945	240.364,80	2.520.606,94	2.868.266,75	—	210.054,63	3.078.321,38	390.800	—	—	—	390.800	67.902,15	
	1872	5+1	—	288.000	3.945	247.226,39	2.767.833,33	3.341.471,85	—	432.823,79	3.774.295,78	458.300	—	—	—	458.300	68.448,45	
8	1870	—	$5+\frac{45}{100}$	615.600 м.	2.359 м.	—	—	—	—	657.748,50	657.748,50	—	—	—	—	—	439.424,84	8
	1871	—	$5+\frac{45}{100}$	615.600 м.	2.272 м.	—	—	—	—	649.393,43	649.393,43	—	—	48.750 м.	—	48.750 м.	561.958,16	
	1872	—	$5+\frac{45}{100}$	615.600 м.	2.272 м.	—	—	—	—	640.620,61	640.620,61	—	—	65.625 м.	—	65.625 м.	684.491.50	

34 Примѣчанія.

4. (4—8) Капиталъ Варшавско-Вѣнской дороги показанъ согласно даннымъ годовыхъ отчетовъ о дѣйствительно выпущенныхъ акціяхъ и облигаціяхъ.

5. (5) По уставу 1872 г. Обществу Варшавско-Бромбергской ж. д. разрѣшено выпустить дополнительную серію акцій на 508.000 р.

6. (3) Въ числѣ 214 в. протяженія заключается и Мюльграбенская вѣтвь (9,9 в.), открытая въ 1872 г.

(16) Правительство гарантировало только доходъ по акціямъ Риго-Динабургской дороги; но кромѣ того въ число расходовъ эксплоатаціи Обществу разрѣшено включать расходъ на уплату % по облигаціямъ на 1.900.000 р. м.

7. (6) Акціи Волго-Донской дороги поступили въ казну въ 1863 г. отъ комм. сов. Кокорева, въ уплату питейной недоимки.

(26) Долгъ этотъ образовался по двумъ ссудамъ: въ 1868 г. въ суммѣ 99.341 р. 73 к. и въ 1870 г. въ суммѣ 400.000 р. Обѣ ссуды выданы на усиленіе подвижнаго состава.

8. (5 и 10) Цифра 4.307.881 представляетъ собою стоимость 1-го уч. д. (отъ Москвы до Троицкаго п.) и составляется изъ суммы капитала въ акціяхъ, выгоды отъ пріобрѣтенія неоплаченныхъ акцій, займа у Правительства и суммъ, отчисленныхъ въ капиталъ Общества вмѣсто отнесенія въ запасный капиталъ д. и на погашеніе долга Правительству. Такой капиталъ признанъ уставомъ 7 іюня 1868.

(6) Акціи Московско-Ярославской ж. д. приняты въ казну отъ т. с. Рюмина въ уплату питейной недоимки.

(26) По ссудѣ, выданной въ 1861 г., въ размѣрѣ 588.525 р. для доставленія средствъ къ довершенію дороги.

1	2		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
№	Названія дорогъ; время разрѣшенія ихъ постройки и время ихъ открытія.		Длина дорогъ (версты.)	Основной и дополнительный капиталъ. Въ акціяхъ. Число акцій.	На сумму (рублей.)	Принадлежитъ Правительству (на сумму.)	Въ облигаціяхъ. Число облигацій.	На сумму (рублей.)	Принадлежитъ Правительству (на сумму.)	Итого. Вообще (рублей.)	На версту (рублей.)	Отношеніе капитала. Въ акціяхъ. Ко всему капиталу.	Въ облигаціяхъ.	Срокъ концессіи. (число лѣтъ.)	Начало и окончаніе концессіи.	Гарантія Правительства. На капиталъ. Въ акціяхъ. Рублей.	Въ облигаціяхъ. Рублей.
	б) Линія Ярославо-Вологодская.	1870	191,1	—	—	—	—	4.400.000 м.	4.400.000 м.	4.400.000 м.	23.024 м.	—	100%			—	[4.400.000 м.]
	Дополнительныя статьи къ Уставу Московско-Ярославской ж. д. 24 Іюля 1870 г.	1871	191,1	—	—	—	—	4.400.000 м.	4.400.000 м.	4.400.000 м.	23.024 м.	—	100%			—	[4.400.000 м.]
	Открыта 20 Іюля 1872.	1872	191,1	—	—	—	—	4.400.000 м.	4.400.000 м.	4.400.000 м.	23.024 м.	—	100%			—	[4.400.000 м.]
9	Московско-Рязанская.	1870	242,7	100.000 [100 р.]	10.000.000	—	26.875 [200 т.]	5.000.000 м. [5.375.000 п. т.]	—	10.000.000 5.000.000 м.	66.990*	61,5*	38,5*			12.152.000	
	Уставъ 17 Іюля 1859. — Id. 8 Января 1863. — Дополненіе 24 Іюля 1870.	1871	242,7	100.000 [100 р.]	10.000.000	—	26.875 [200 т.]	5.000.000 м. [5.375.000 п. т.]	—	10.000.000 5.000.000 м.	65.490*	63,3	36,7	80	21. VII. 1862 21. VII. 1942.	12.152.000	
	Открыта: 20 Іюля 1862; 26 Августа 1864; 9 Ноября 1870 (Егорьевская вѣтвь); 9 Декабря 1870 (Зарайская вѣтвь).	1872	242,7	100.000 [100 р.]	10.000.000	—	26.875 [200 т.]	5.000.000 м. [5.375.000 п. т.]	—	10.000.000 5.000.000 м.	65.490	63,3	36,7			12.152.000	
10	Динабурго-Витебская.	1870	243	130.000 [16 ф. ст.]	2.080.000 ф. ст.	298.560 ф. ст.	—	—	—	2.080.000 ф. ст. [13.075.712 р. м.]	53.809 м.	100%	—			16.344.640 м.	—
	Положеніе 19 Марта 1863.	1871	243	130.000 [16 ф. ст.]	2.080.000 ф. ст.	298.000 ф. ст.	—	—	—	2.080.000 ф. ст. [13.075.712 р. м.]	53.809 м.	100%	—	87	5. X. 1866 5. X. 1953.	16.344.640 м.	—
	Открыта 5 Октября 1866.	1872	243	130.000 [16 ф. ст.]	2.080.000 ф. ст.	297.840 ф. ст.	—	—	—	2.080.000 ф. ст. [13.075.712 р. м.]	53.809 м.	100%	—			16.344.640 м.	—
11	Варшавско-Тереспольская.	1870	193,7	4.600 [1.000 р. м.] 6.000 [100 р. м.]	5.200.000 м.	139.200 м.	3.760 [1000 р. м.] 12.400 [100 р. м.]	5.000.000 м.	—	10.200.000 м.	52.658 м.	51%	49%			5.200.000 м.	5.000.000 м.
	Договоръ и Уставъ 26 Сентября и 9 Октября 1864. Открыта 6 Сентября 1868.	1871	193,7	4.600 [1.000 р. м.] 6.000 [100 р. м.]	5.200.000 м.	139.200 м.	3.760 [1000 р. м.] 12.400 [100 р. м.]	5.000.000 м.	—	10.200.000 м.	52.658 м.	51%	49%	75	6. IX. 1867 6. IX. 1942.	5.200.000 м.	5.000.000 м.
		1872	193,7	4.600 [1.000 р. м.] 6.000 [100 р. м.]	5.200.000 м.	138.200 м.	3.760 [1000 р. м.] 12.400 [100 р. м.]	5.000.000 м.	—	10.200.000 м.	58.658 м.	51%	49%			5.200.000 м.	5.000.000 м.
12	Рязанско-Козловская.	1870	198,3	7.825 [100 ф. ст.]	4.919.108 м. [782.500 ф. ст.]	—	54.000 [200 т.]	10.002.204 м. [10.800.000 п. т.]	—	14.921.312 м.	75.250 м.	33%	67%			4.919.108 м.	10.002.204 м.
	Уставъ 12 Марта 1865.	1871	198,3	7.825 [100 ф. ст.]	4.919.108 м. [782.500 ф. ст.]	—	54.000 [200 т.]	10.002.204 м. [10.800.000 п. т.]	—	14.921.312 м.	75.250 м.	33%	67%	81	5. IX. 1866 5. IX. 1947.	4.919.108 м.	10.002.204 м.
	Открыта 5 Сентября 1866.	1872	198,3	7.825 [100 ф. ст.]	4.919.108 м. [782.500 ф. ст.]	—	54.000 [200 т.]	10.002.204 м. [10.800.000 п. т.]	—	14.921.312 м.	75.250 м.	33%	67%			4.919.108 м.	10.002.204 м.
13	Лодзьская-фабричная.	1870	26	12.500 [100 р. м.]	1.250.000 м.	—	—	—	—	1.274.000 м.	49.000 м.	100%	—			1.274.000 м.	—
	Договоръ и Уставъ 20 Августа 1865.	1871	26	12.500 [100 р. м.]	1.250.000 м.	—	—	—	—	1.274.000 м.	49.000 м.	100%	—	75	19. VII. 1866 19. VII. 1941.	1.274.000 м.	—
	Открыта 20 Мая 1866.	1872	26	12.500 [100 р. м.]	1.250.000 м.	—	—	—	—	1.274.000 м.	49.000 м.	100%	—			1.274.000 м.	—
14	Ряжско-Моршанская.	1870	121	18.725 [20 ф. ст.]	2.340.625 м. [374.500 ф. ст.]	—	25.466 [200 п. т.]	4.681.250 м. [5.093.200 п. т.]	—	7.021.875 м.	58.032 м.	33,3%	66,7%			2.340.625 м.	4.681.250 м.
	Концессія 10 Мая 1866. — Уставъ 14 Октября 1866.	1871	121	18.725 [20 ф. ст.]	2.340.625 м. [374.500 ф. ст.]	—	25.466 [200 п. т.]	4.681.250 м. [5.093.200 п. т.]	—	7.021.875 м.	58.032 м.	33,3%	66,7%	85	2. XII. 1867 2. XII. 1952.	2.340.625 м.	4.681.250 м.
	Открыта 2 Декабря 1867.	1872	121	18.725 [20 ф. ст.]	2.340.625 м. [374.500 ф. ст.]	—	25.466 [200 п. т.]	4.681.250 м. [5.093.200 п. т.]	—	7.021.875 м.	58.032 м.	33,3%	66,7%			2.340.625 м.	4.681.250 м.
15	Козлово-Воронежская.	1870	167,2	74.950 [100 р.]	7.495.000	2.500.000	22.812 [200 п. т.]	4.225.375 м. [4.562.400 п. т.]	—	12.783.987,03	76.458	58,6%	41,4%			7.495.000	4.225.375 м.
	Концессія 12 Августа 1866. — Уставъ 31 Января 1869.	1871	167,2	74.950 [100 р.]	7.495.000	2.500.000	22.812 [200 п. т.]	4.225.375 м. [4.562.400 п. т.]	—	12.401.886,33	74.169	60,4%	39,6%	81	1. II. 1868 1. II. 1949.	7.495.000	4.225.375 м.
	Открыта 1 Февраля 1868.	1872	167,2	74.950 [100 р.]	7.495.000	—	22.812 [200 п. т.]	4.225.375 м. [4.562.400 п. т.]	—	12.401.886,33	74.169	60,4%	39,6%			7.495.000	4.225.375 м.

1		18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33		34
№		Гарантія Правительства. Размѣръ гарантіи въ %, съ погашеніемъ. На акціи.	На облигаціи.	Maximum ежегодной уплаты по гарантіи. Вообще.	На версту. Рубли.	Суммы выданныя по гарантіи. За годъ. Рубли.	За все время съ начала концессіи. Рубли.	Долгъ Обществъ Правительству. По гарантіи. Рубли.	По облигаціямъ (%). Рубли.	По ссудамъ, займамъ и за переданныя дороги. Рубли.	Всего. Рубли.	Погашенный капиталъ. Въ акціяхъ. Вообще. Рубли.	Изъ числа принадлеж. Правит. Рубли.	Въ облигаціяхъ. Вообще. Рубли.	Изъ числа принадлежащ. Правительству Рубли.	Итого.	Запасный капиталъ. Рубли.	№	Примѣчанія.
	1870	—	$5 + \frac{16}{100}$	[227.040 м.]	[1184] м.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	1871	—	$5 + \frac{16}{100}$	[227.040 м.]	[1184] м.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	1872	—	$5 + \frac{16}{100}$	[227.040 м.]	[1184] м.	—	—	—	70.316,57 м.	—	70.316,57 м.	—	—	2.561,78 м.	2.561,78 м.	2.561,78 м.	—		
9	1870	5	5	607.600	2.503	—	80.213,76	—	—	3.176.566,56	3.176.566,56	—	—	—	—	—	—	9	(16—17) По уставу Правительство гарантировало Обществу М. Р. ж. д. 5% на капиталъ въ 62.000 р. на каждую версту протяженія главнаго пути и вѣтвей къ рѣкамъ Москвѣ и Окѣ и къ Николаевской ж. д. (196 в.). (26) Долгъ этотъ образовался: а) изъ 188.324 р. неуплоченныхъ Правительству по купонамъ принадлежавшихъ ему акцій за 1863, 64 и 65 г. и б) изъ 3 м. р., выданныхъ въ 1869 г. для усиленія подвижнаго состава и устройства втораго пути.
	1871	5	5	607.600	2.503	—	80.213,76	—	—	3.564.015,10	3.564.015,10	—	—	262.000 т.	—	262.000 т.	—		
	1872	5	5	607.600	2.503	—	80.213,76	—	—	3.762.343,74	3.762.343,74	—	—	287.800 т.	—	287.800 т.	—		
10	1870	$5 + \frac{1}{12}$	—	830.852,53 м.	3.419 м.	640.285,28	3.032.212,89	3.323.974,80	—	1.732.266,82	5.056.241,62		—	—	—		—	10	(10) Акціи Динабурго-Витебской дороги выпущены въ ф. ст.; переводъ стоимости ихъ изъ фунтовъ въ рубли мет. сдѣлавъ по нормальному курсу. (16) Правительственная гарантія, исчисленная въ концессіи на акціонерный капиталъ въ 2.600.000 ф. ст., осталась безъ измѣненій и по уменьшеніи этого капитала въ 1868 г. на 20%.
	1871	$5 + \frac{1}{12}$	—	830.852,53 м.	3.419 м.	557.494,61	3.589.707,50	4.010.341,86	—	2.321.209,53	6.331.551,39		—	—	—		—		
	1872	$5 + \frac{1}{12}$	—	830.852,53 м.	3.419 м.	961.682,29	4.551.389,79	5.135.815,16	—	507.637 ф. 15 ш.	5.135.815,16 507.637 ф. 15 ш.		—	—	—		—		
11	1870	$5 + \frac{15}{100}$	$5 + \frac{13}{100}$	526.807,50 м.	2.702 м.	483.526	1.899.428,40	2.033.886,12	—	—	2.033.886,12	—	—	—	—	46.000 м.	227.983,21	11	(6) Акціи Варшавско-Тереспольской ж. д. приняты въ казну въ уплату казенныхъ взысканій. (16) По уставу Правительство гарантировало 5% на капиталъ въ 53.000 р. м. съ версты дѣйствительнаго протяженія и сверхъ того сумму на погашеніе акцій и облигацій въ теченіе срока концессіи.
	1871	$5 + \frac{15}{100}$	$5 + \frac{13}{100}$	526.807,50 м.	2.702 м.	180.273,69	2.079.702,09	2.310.383,11	—	—	2.310.383,11		—		—	63.000 м.	223.350,70		
	1872	$5 + \frac{15}{100}$	$5 + \frac{13}{100}$	526.807,50 м.	2.702 м.	587.365,46	2.667.067,51	3.006.979,83	—	—	3.006.979,83		—		—	81.100 м.	186.668,30		
12	1870	$5 + \frac{1}{10}$	$5 + \frac{1}{10}$	760.986,40 м.	3.837 м.	—	—	—	—	3.918.541,05	3.918.541,05	22.500 м.	—	50.600 т.	—	22.500 м. 50.600 т.	—	12	(5—8) Фунты стерл. и прусскіе талеры переложены въ рубли мет. по нормальному курсу. (26) По ссудѣ 4.000.000 р., разрѣшенной въ 1869 г. на усиленіе подвижнаго состава и сооруженіе втораго пути.
	1871	$5 + \frac{1}{10}$	$5 + \frac{1}{10}$	760.986,40 м.	3.837 м.	—	—	—	—	4.463.399,05	4.463.399,05	28.750 м.	—	65.400 т.	—	28.750 м. 65.400 т.	30.000		
	1872	$5 + \frac{1}{10}$	$5 + \frac{1}{10}$	760.986,40 м.	3.837 м.	—	—	—	—	4.719.884,13	4.719.884,13	...	—		—		83.000		
13	1870	5	—	63.700 м.	2.450 м.	40.000	193.392,95	207.339,34	—	—	207.339,34	—	—	—	—	—	—	13	(16) По договору и уставу Правительство гарантировало Обществу Лодзьской ж. д. 5% на капиталъ въ 49.000 р. м. на версту дороги.
	1871	5	—	63.700 м.	2.450 м.	40.000	233.392,95	264.131,42	—	—	264.131,48	—	—	—	—	—	—		
	1872	5	—	63.700 м.	2.450 м.	40.000	273.392,95	317.251,07	—	—	317.251,07	—	—	—	—	—	—		
14	1870	$5 + \frac{1}{12}$	$5 + \frac{1}{12}$	351.093,75 м.	2.950 м.	463.157,25	1.344.388,83	1.602.737,13	—	—	1.602.737,13	3.875 м.	—	8.600 т.	—	3.875 м. 8.600 т.	—	14	
	1871	$5 + \frac{1}{12}$	$5 + \frac{1}{12}$	351.093,75 м.	2.950 м.	541.578,71	1.885.967,54	2.034.954,27	—	—	2.034.954,27	6.000 м.	—	13.200 т.	—	6.000 м. 13.200 т.	—		
	1872	$5 + \frac{1}{12}$	$5 + \frac{1}{12}$	351.093,75 м.	2.950 м.	420.124,80	2.306.092,34	2.538.258,49	—	—	2.538.258,49	8.250 м.	—	18.000 т.	—	8.250 м. 18.000 т.	—		
15	1870	$5 + \frac{1}{10}$	$5 + \frac{1}{10}$	382.245 (А) 215.494,15 м. (О)	3.899 м.	626.524,70	1.449.306,57	1.421.482,19	—	—	1.421.482,19	7.500	—	9.200 т.	—	18.165,15	21.515,49	15	(8) Облигаціонный капиталъ Козлово-Воронежской ж. д. переложенъ въ р. мет. по нормальному курсу.
	1871	$5 + \frac{1}{10}$	$5 + \frac{1}{10}$	382.245 (А) 215.494,15 м. (О)	3.785 м.	523.828	1.973.134,57	2.120.669,12	—	—	2.120.669,12	23.600	—	14.400 т.	—	39.087,28	39.378,26		
	1872	$5 + \frac{1}{10}$	$5 + \frac{1}{10}$	382.245 (А) 215.494,15 м. (О)	3.785 м.	—	1.973.134,57	2.219.325,87	—	—	2.219.325,87	32.300	—	19.600 т.	—	53.314,75	60.893,73		

№ (1)	Названія дорогъ; время разрѣшенія ихъ постройки и время ихъ открытія (2)	Годъ	Длина дорогъ (версты.) (3)	Основной и дополнительный капиталъ. Въ акціяхъ. Число акцій (4)	Въ акціяхъ. На сумму (рублей.) (5)	Въ акціяхъ. Принадлежитъ Правительству (на сумму.) (6)	Въ облигаціяхъ. Число облигацій (7)	Въ облигаціяхъ. На сумму (рублей.) (8)	Въ облигаціяхъ. Принадлежитъ Правительству (на сумму.) (9)	Итого. Вообще (рублей.) (10)	Итого. На версту (рублей.) (11)
16	**Курско-Кіевская.**	1870	438,8	15.000 [100 ф. ст.]	9.429.600 м. [1.500.000 ф. ст.]	7.072.200 м. [1.125.000 ф. ст.]	30.000 [100 ф. ст.]	18.859.200 м. [3.000.000 ф. ст.]	—	28.388.800 м. [4.500.000 ф. ст.]	64.628 м.
	Концессія 24 Декабря 1866.	1871	438,8	15.000 [100 ф. ст.]	9.429.600 м. [1.500.000 ф. ст.]	7.072.200 м. [1.125.000 ф. ст.]	30.000 [100 ф. ст.]	18.859.200 м. [3.000.000 ф. ст.]	—	28.388.800 м. [4.500.000 ф. ст.]	64.628 м.
	Открыта: 30 Августа 1869; Февраль 1870.	1872	438,8	15,000 [100 ф. ст.]	9.429.600 м. [1.500.000 ф. ст.]	7.072.200 м. [1.125.000 ф. ст.]	30.000 [100 ф. ст.]	18.859.200 м. [3.000.000 ф. ст.]	—	28.388.800 м. [4.500.000 ф. ст.]	64.628 м.
17	**Орловско-Грязская.**	1870 I.	103	30.215 [100 р.]	3.021.500	—		4.834.125 м.	—	6.515.400 13.861.125 м.	84.182*
	I Отдѣленіе. Отъ Грязей до Ельца.	1870 II.	180,5	34.939 [100 р.]	3.493.900 [3.009.000 м.]	—	30,763 [п. т., г. г., ф. с.]	9.027.000 м.	—		
	II Отдѣленіе. Отъ Ельца до Орла.		283,5		6.515.400			13.861.125 м.			
	Концессія 1-го Отдѣл. 1 Марта 1867, 2-го Отдѣл. 22 Апрѣля 1868.	1871 I.	103	30.215 [100 р.]	3.021.500	—		4.834.125 м.	—	6.515.400 13.861.125 м.	79.761*
	Открыта: 1-е Отд. — 30 Августа 1868, 2-е Отд. — 13 Августа 1870.	1871 II.	180,5	34.939 [100 р.]	3.493.900 [3.009.000 м.]	—	30.763 [п. т., г. г., ф. с.]	9.027.000 м.	—		
			283,5		6.515.400			13.861.125 м.			
		1872 I.	103	30.215 [100 р.]	3.021.500	—		4.834.125 м.	—	6.515.400 13.861.125 м.	79.761*
		1872 II.	180,5	34.939 [100 р.]	3.493.900 [3.009.000 м.]	—	30.763 [п. т., г. г., ф. с.]	9.027.000 м.	—		
			283,5		6.515.400			13.861.125 м.			
18	**Орловско-Витебская.**	1870	488	75.000 [20 ф. с.]	9.375.000 м. [1.500.000 ф. ст.]	—	45.000 [100 ф. ст.]	28.125.000 м. [4.500.000 ф. ст.]	—	37.500.000 м. [6.000.000 ф. ст.]	76.844 м.
	Концессія 21 Марта 1867. — Уставъ 2 Мая 1868.	1871	488	75.000 [20 ф. ст.]	9.375.000 м. [1.500.000 ф. ст.]	—	45.000 [100 ф. ст.]	28.125.000 м. [4.500.000 ф. ст.]	—	37.500.000 м. [6.000.000 ф. ст.]	76.844 м.
	Открыта 24 Ноября 1868.	1872	488	75.000 [20 ф. ст.]	9.375.000 м. [1.500.000 ф. ст.]	—	45.000 [100 ф. ст.]	28.125.000 м. [4.500.000 ф. ст.]	—	37.500.000 м. [6.000.000 ф. ст.]	76.844 м.
19	**Шуйско-Ивановская.**	1870 I.	84	12.746 [125 р. м.]	1.593.250 м.	—	5.004 [200 т.] 4.880 [500 т.]	3.162.500 м. [3.440.800 п. т.]	—	4.755.750 м.	57.806 м.
	I Отдѣленіе. Отъ Новки до Иванова.	1870 II.	87	15.000 [100 р.]	1.500.000 [1.291.800 м.]	—	—	2.548.800 м.	2.548.800 м.	3.840.600 м.	45.414 м.
	II Отдѣленіе. Отъ Иванова до Кинешмы.		171		2.885.050 м.			5.711.300 м.		8.596.350 м.	50.271 м.
	Концессія 9 Мая 1867. — Уставъ 8 Марта 1868. — Id. 10 Іюля 1870.	1871 I.	84	12.746 [125 р. м.]	1.593.250 м.	—	5.004 [200 п. т.] 4.880 [500 п. т.]	3.162.500 м. [3.440.800 п. т.]	—	4.755.750 м.	57.806 м.
	Открыта: 1-е Отдѣленіе — 15 Сентября 1868, 2-е Отдѣленіе — 5 Февраля 1871.	1871 II.	87	15.000 [100 р.]	1.500.000 [1.291.800 м.]	—	—	2.548.800	2.548.800 м.	3.840.600 м.	45.414 м.
			171		2.885.050 м.			5.711.300 м.		8.596.350 м.	50.271 м.
		1872 I.	84	12.746 [125 р. м.]	1.593.250 м.	—	5.004 [200 п. т.] 4.880 [500 п. т.]	3.162.500 м. [3.440.800 п. т.]	—	4.755.750 м.	57.806 м.
		1872 II.	87	15.000 [100 р.]	1.500.000 [1.291.800 м.]	—	—	2.548.800 м.	2.548.800 м.	3.840.600 м.	45.414 м.
			171		2.885.050 м.			5.711.300 м.		8.596.350 м.	50.271 м.

№	Годъ	Отношеніе капитала ко всему капиталу. Въ акціяхъ (12)	Въ облигаціяхъ (13)	Срокъ концессіи (число лѣтъ.) (14)	Начало и окончаніе концессіи (15)	Гарантія Правительства. На капиталъ. Въ акціяхъ. Рублей. (16)	На капиталъ. Въ облигаціяхъ. Рублей. (17)	Размѣръ гарантіи въ %, съ погашеніемъ. На акціи (18)	На облигаціи (19)	Maximum ежегодной уплаты по гарантіи. Вообще (20)	Maximum. На версту. Рубли. (21)	Суммы выданныя по гарантіи. За годъ. Рубли. (22)	За все время съ начала концессіи. Рубли. (23)
16	1870	33,33%	66,67%			9.429.600 м.	18.859.200 м.	$5+\frac{1}{12}$	$5+\frac{1}{12}$	1.438.014 м.	3258 м.	194.771,34	194.771,34
	1871	33,33%	66,67%	85	17 XII. 1868 / 17 XII. 1953.	9.429.600 м.	18.859.200 м.	$5+\frac{1}{12}$	$5+\frac{1}{12}$	1.438.014 м.	3258 м.	—	194.771,34
	1872	33,33%	66,67%			9.429.600 м.	18.859.200 м.	$5+\frac{1}{12}$	$5+\frac{1}{12}$	1.438.014 м.	3258 м.	—	194.771,34
17	1870 I.	27,3%	72,7%	81	30 VIII. 1868 / 30 VIII. 1949.	3.021.500	4.834.125 м.	$5+\frac{1}{10}$	$5+\frac{1}{10}$	154.096,50 (A)	3664	878.633,53	1.323.765,59
	1870 II.			81	13 VIII. 1870 / 13 VIII. 1951.	—	9.027.000 м.	—	$5+\frac{1}{10}$	706.917,37 м (O)			
	1871 I.	28,8%	71,2%	81	30 VIII. 1868 / 30 VIII. 1949.	3.021.500	4.834.125 м.	$5+\frac{1}{10}$	$5+\frac{1}{10}$	154.096,50 (A)	3438	1.044.661,80	2.368.427,39
	1871 II.			81	15 II. 1870 / 15 II. 1951.	—	9.027.000 м.	—	$5+\frac{1}{10}$	706.917,37 м (O)			
	1872 I.	28,8%	71,2%	81	30 VIII. 1868 / 30 VIII. 1949.	3.021.500	4.834.125 м.	$5+\frac{1}{10}$	$5+\frac{1}{10}$	154.096,50 (A)	3438	939.055,56	3.307.482,95
	1872 II.			81	15 II. 1870 / 15 II. 1951.	—	9.027.000 м.	—	$5+\frac{1}{10}$	706.917,37 м (O)			
18	1870	25%	75%			9.375.000 м.	28.125.000 м.	$5+\frac{1}{12}$	$5+\frac{1}{12}$	1.906.250 м.	3.906 м.	2.497.512,01	4.740.362,63
	1871	25%	75%	85	24 XI. 1868 / 24 XI. 1953.	9.375.000 м.	28.125.000 м.	$5+\frac{1}{12}$	$5+\frac{1}{12}$	1.906.250 м.	3.906 м.	1.180.645,16	5.921.007,79
	1872	25%	75%			9.375.000 м.	28.125.000 м.	$5+\frac{1}{12}$	$5+\frac{1}{12}$	1.906.250 м.	3.906 м.	2.244.794.98	8.165.802,77
19	1870 I.	33,56%	66,44%			1.593.250 м.	3.162.500 м.	$5+\frac{1}{45}$	$5+\frac{1}{45}$	242.014,83 м.	2.881 м.	208.208,96	434.108,07
	1870 II.					—	[2.548.800 м.]	—	$5+\frac{1}{10}$	[129.988,80 м.]	1.494 м.	—	—
	1871 I.	33,56%	66,44%	81	1 I. 1871 / 1 I. 1952.	1.593.250 м.	3.162.500 м.	$5+\frac{1}{45}$	$5+\frac{1}{45}$	242.014,83 м.	2.881 м.	189.618,20	623.726,27
	1871 II.					—	[2.548.800 м.]	—	$5+\frac{1}{10}$	[129.988,80 м.]	1.494 м.	—	—
	1872 I.	33,56%	66,44%			1.593.250 м.	3.162.500 м.	$5+\frac{1}{45}$	$5+\frac{1}{45}$	242.014,83 м.	2.881 м.	163.982,12	787.708,39
	1872 II.					—	[2.548.800 м.]	—	$5+\frac{1}{10}$	[129.988,80 м.]	1.494 м.	—	—

№	Годъ	Долгъ Обществъ Правительству. По гарантіи. Рубли. (24)	По облигаціямъ (%). Рубли. (25)	По ссудамъ, займамъ и за переданныя дороги. Рубли. (26)	Всего. Рубли. (27)	Погашенный капиталъ. Въ акціяхъ. Вообще. Рубли. (28)	Въ акціяхъ. Изъ числа принадлеж. Правит. Рубли. (29)	Въ облигаціяхъ. Вообще. Рубли. (30)	Въ облигаціяхъ. Изъ числа принадлежащ. Правительству Рубли. (31)	Итого. (32)	Запасный капиталъ. Рубли. (33)	№	Примѣчанія. (34)
16	1870	194.771,34	—	—	—	...	—		—		—	16	(5—10) Переводы фунтовъ въ рубли сдѣланы по нормальному курсу.
	1871	194.771,34	—	—	—	...	—		—		40.817		
	1872	217.058,67	—	—	217.058,67	...	—		—		88.870		
17	1870 I.	1.380.207,15	—	—	1.380.207,15	6.100	—	12.769,38	—	30.445,89	3.278,17	17	(7) Облигаціи 2-го участка выпущены: 21.104 въ 200 п. т., 9.239 въ 1000 голл. гульд. и 330 въ 100 ф. ст.
	1870 II.					—	—	11.576,51	—				
	1871 I.	2.517.802,83	—	—	2.517.802,83	9.500	—	19.489,38	—	47.924,87	6.934,93		
	1871 II.					7.100	—	11.835,49	—				
	1872	3.609.291,43	—	—	3.609.291,43	...	—		—		8.663,89		
18	1870	4.992.574,67	—	3.221.169,76	8.213.744.43	15.575 м.	—	45.625 м.	—	61.200 м.	215.217,87	18	
	1871	6.329.434,35	—	3.401.169,76	9.730.604,11	23.750 м.	—	71.250 м.	—	95.000 м.	92.378,96		
	1872	8.857.362,05	—	3.607.169,31	12.464.531,36	31.125 м.	—	101.875 м.	—	133.000 м.	26.440,85		
19	1870 I.	456.601,94	—	—	456.601,94	1.325 м.	—	3.000 п. т.	—	1.325 м. 3.000 т.	7.247,10	19	
	1870 II.	—	—	—		—	—	—			—		
	1871 I.	672.999,66	—	—	672.999,66 49.183,65 м.	2.835 м.	—	6.200 п. т.	—	3.868,68 м. 6.200 т.	13.007,01		
	1871 II.	—	49.183,65 м.	—		—	—	1.033,68			1.326,18		
	1872 I.	872.406,17	—	—	872.406,17 185.291,43 м.	4.335 м.	—	9.500 п. т.	1.033,68 м.	7.975,18 м. 9.500 т.	19.814,67		
	1872 II.	—	185.291,43 м.	—		—	—	3.640,18 м.	3.640,18 м.		1.392,48		

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33		34
№	Названія дорогъ; время разрѣшенія ихъ постройки и время ихъ открытія.	Длина дорогъ (версты.)	Основной и дополнительный капиталъ.								Отношеніе капитала		Срокъ концессіи (число лѣтъ.)	Начало и окончаніе концессіи.	Гарантія Правительства.		Гарантія Правительства.						Долгъ Обществъ Правительству.				Погашенный капиталъ.					Запасный капиталъ. Рубли.	№	Примѣчанія.
			Въ акціяхъ.			Въ облигаціяхъ.			Итого.		Въ акціяхъ	Въ облигаціяхъ			На капиталъ.		Размѣръ гарантіи въ %, съ погашеніемъ.		Maximum ежегодной уплаты по гарантіи.		Суммы выданныя по гарантіи.		По гарантіи. Рубли.	По облигаціямъ (%). Рубли.	По ссудамъ, займамъ и за переданныя дороги. Рубли.	Всего. Рубли.	Въ акціяхъ.		Въ облигаціяхъ.		Итого.			
			Число акцій.	На сумму (рублей.)	Принадлежитъ Правительству (на сумму.)	Число облигацій.	На сумму (рублей.)	Принадлежитъ Правительству (на сумму.)	Вообще (рублей.)	На версту (рублей.)	Ко всему капиталу.				Въ акціяхъ. Рублей.	Въ облигаціяхъ. Рублей.	На акціи.	На облигаціи	Вообще.	На версту. Рубли.	За годъ. Рубли.	За все время съ начала концессіи. Рубли.					Вообще. Рубли.	Изъ числа принадлеж. Правит. Рубли.	Вообще. Рубли.	Изъ числа принадлежащ. Правительству Рубли.				
20	**Риго-Митавская id. (съ 1872) Митавская.** 1870 Уставъ 9 Іюня 1867. — Дополн. 14 Марта 1869. — Новый Уставъ 18 Марта 1872.	39	15.000 [100 р. м.]	1.500.000 м.	—	11.520 [100 р. м.]	1.152.000 м.	—	2.652.000 м.	68.000 м.	56,56%	43,44%	85	21. XI. 1868 21. XI. 1953.	1.500.000 м.	1.152.000 м.	5 + $\frac{1}{12}$	5 + $\frac{1}{12}$	134.810 м.	3457 м.	80.000	226.232,94	235.984,17	—	—	235.984,17	1.200 м. [12]	—	900 м. [9]	—	2.100 м.	4.724;41	20	
	1871 Открыта: 1-й участокъ (отъ Риги до Митавы) 21 Ноября 1868, 2-й участокъ (отъ Митавы до Мошейки) 3 Ноября 1873.	39	15.000 [100 р. м.]	1.500.000 м.	—	11.520 [100 р. м.]	1.152.000 м.	—	2.652.000 м.	68.000 м.	56,56%	43,44%			1.500.000 м.	1.152.000 м.	5 + $\frac{1}{12}$	5 + $\frac{1}{12}$	134.810 м.	3457 м.	153.000	379.232,94	401.033,27	—	—	401.033,27	2.500 м. [25]	—	1.900 м. [19]	—	4.400 м.	8.219,17		
	1872	127,3	15.000 [100 р. м.]	1.500.000 м.	—		4.144.200 м.	2.992.200 м.	5.644.200 м.	44.337 м.	26,57%	73,43%			1.500.000 м.	1.152.000 м. [2.992.200 м.]	5 + $\frac{1}{12}$	5 + $\frac{1}{12}$ [5 + $\frac{1}{10}$]	134.810 м. [152.602,20 м.]	1059 м. [1198 м.]	94.000	473,232,94	512.010,81	—	—	512.010,81	3.000 м. [30]	—	3.000 м. [30]	—	6.000 м.	11.925,99		
21	**Поти-Тифлисская.** 1870 Концессія 25 Іюня 1867. — Дополн. условія 30 Марта 1870. Уставъ: 16 Ноября 1873.	289,5	56.480 [125 р. м.]	7.060.000 м.	4.210.000 м.	22.418 [1.000г., 100ф.ст., 500 фр.]	13.590.000 м.	3.000.000 м.	20.650.000 м.	71.330 м.	34,2%	65,8%	81	20 IX. 1872 7 VII. 1953.	7.060.000 м.	10.590.000 м. [3.000.000 м.]	5 + $\frac{1}{10}$	5 + $\frac{1}{10}$ [5 + $\frac{1}{10}$]	900.150 м. [153.000 м.]	3109 м. [528 м.]	784.874,04	787.483,71	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21	
	1871 Открыта: 10 Октября 1872.	289,5	56.480 [125 р. м.]	7.060.000 м.	4.210.000 м.	22.418 [1.000г., 500ф.ст., [500 фр.]	13.590.000 м.	3.000.000 м.	20.650.000 м.	71.330 м.	34,2%	65,8%			7 060.000 м.	10.590.000 м. [3.000.000 м.]	5 + $\frac{1}{10}$	5 + $\frac{1}{10}$ 5 + $\frac{1}{10}$	900.150 м. [153.000 м.]	3109 м. [528 м.]	818.168,75	1.605.652,46	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	1872	289,5	56.480 [125 р. м.]	7.060.000 м.	4.210.000 м.	22.418 [1.000г., 100ф.ст., [500 фр.]	13.590.000 м.	3.000.000 м.	20.650.000 м.	71.330 м.	34,2%	65,8%			7.060.000 м.	10.590.000 м. [3.000.000 м.]	5 + $\frac{1}{10}$	5 + $\frac{1}{10}$ 5 + $\frac{1}{10}$	900.150 м. [153.000 м.]	3109 м. [528 м.]	787.657,28	2.393.309,74		—	—		—	—	—	—	—	—		
22	**Курско-Харьковско-Азовская.** 1870 I.	230	31.280 [125 р. м.]	3.910.000 м.	—	45.115 [200 п. т., 1.000 г., 100 ф. ст.]	11.730.000 м.	—	15.640.000 м.	68.000 м.	25%	75%	85	6 VII. 1869 6 VII. 1954.	3.910.000 м.	11.730.000 м.	5 + $\frac{1}{12}$	5 + $\frac{1}{12}$	795.033,33 м.	3457 м.	2.677.276,75	2.971.295.80	2.957.863,92	—	—	2.957.863,92	—	—	—	—	—	—	22	
	I Отдѣленіе. Отъ Курска до Харькова. II Отдѣленіе. Отъ Харькова до Таганрога и Ростова-на-Дону. 1870 II. Договоры: 1 Марта 1868. — Уставъ 7 Ноября 1869.	533	72.488 [125 р. м.]	9.061.000 м. 12.971.000 м.	—	41.033 [200 п. т., 1.000 г., 500 фр., 100 ф. ст.]	27.183.000 м. 38.913.000 м.	—	36.244.000 м. 51.884.000 м.	68.000 м.	25%	75%		23 XII. 1869 23 XII. 1954.	9.061.000 м. 12.971.000 м.	27.183.000 м. 38.913.000 м.	5 + $\frac{1}{12}$	5 + $\frac{1}{12}$	1.842.403,33 м. 2.637.436,66 м.	3457 м.														
	1871 I. Открыты: 1-е Отдѣленіе — 6 Іюля 1869, 2-е Отдѣленіе — 23 Декабря 1869.	230	31.280 [125 р. м.]	3.910.000 м.	—	45.115 [200 п.т. 1.000 г.г., 100 ф. ст.]	11.730.000 м.	—	15.640.000 м.	68.000 м.	25%	75%		Id.	3.910.000 м.	11.730.000 м.	5 + $\frac{1}{12}$	5 + $\frac{1}{12}$	795.033,33 м.	3457 м.	3.140.959,49	6.112.255,29	6.426.554,44	—	—	6.426.544,44	—	—	—	—	—	50.890,64		
	1871 II.	533	72.488 [125 р. м.]	9.061.000 м. 12.971.000 м.	—	41.033 [200 п.т., 1.000 г.г. 500 фр., 100 ф. ст.]	27.183.000 м. 38.913.000 м.	—	36.244.000 м. 51.884.000 м.	68.000 м.	25%	75%		Id.	9.061.000 м. 12.971.000 м.	27.183.000 м. 38.913.000 м.	5 + $\frac{1}{12}$	5 + $\frac{1}{12}$	1.842.403,33 м. 2.637.436,66 м.	3457 м.														
	1872 I.	230	31.280 [125 р. м.]	3.910.000 м.	—	45.115 [200 п.т., 1.000 г.г. 100 ф. ст.]	11.730.000 м.	—	15.640.000 м.	68.000 м.	25%	75%		Id.	3.910.000 м.	11.730.000 м.	5 + $\frac{1}{12}$	5 + $\frac{1}{12}$	795.033,33 м.	3457 м.	2.839.795,99	8.952.051,28	9.671.163,42	—	—	9.671.163,42	—	—	—	—	—	84.597,52		
	1872 II.	533	72.488 [125 р. м.]	9.061.000 м. 12.971.000 м.	—	41.033 [200 п.т., 1.000 г.г. 500 фр., 100 ф. ст.]	27.183.000 м. 38.913.000 м.	—	36.244.000 м. 51.884.000 м.	68.000 м.	25%	75%		Id.	9.061.000 м. 12.971.000 м.	27.183.000 м. 38.913.000 м.	5 + $\frac{1}{12}$	5 + $\frac{1}{12}$	1.842.403,33 м. 2.637.436,66 м.	3457 м.														
23	**Грязе-Царицинская.** 1870 I.	195,2	107.520 [125 р. м.]	13.440.000 м.	6.182.500 м.	—	—	—	13.440.000 м.	68.852 м.	100%	—	81		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
	I Отдѣленіе. Отъ Грязей до Борисоглѣбска. II Отдѣленіе. Отъ Борисоглѣбска до Царицина. 1870 II. Концессія 21 Марта 1868. — Id. 20 Іюня 1869. Уставъ 25 Сентября 1870. — Дополн. статьи 10 Іюля 1871.	383 578,2	62.400 [125 р. м.]	7.800.000 м. 21.240.000 м.	—	—	15.600.000 м.	15.600.000 м.	23.400.000 м. 36.840.000 м.	61.096 м. 63.715 м.	33,33% 57,5%	67,67% 42,5%			—	[15.600.000 м.]	—	5 + $\frac{1}{10}$	[795.600 м.]	[2077 м.]	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10.000	23	(3) Главный путь: 1-е Отд. 195,2 в., 2-е Отд. 367,26 в.; вѣтвь къ Крутой 15,68 в. и вѣтвь Урюпинская 32,56 в. (6) Акціи Грязе-Царицинской дороги поступили въ казну на основаніи устава Общества и Высочайшаго пов. 15 янв. 1871 г. для вспомоществованія строителямъ при реализаціи этихъ акцій. (26) По двумъ ссудамъ: 1) для образованія оборотнаго капитала до выпуска облигацій (791.021,38) и 2) для уплаты % по акціямъ гарантированнымъ земствомъ (264.094 р.).
	1871 I. Открыта: 1-е Отдѣленіе — 4 Декабря 1869, 2-е Отдѣленіе — 25 Іюля 1871, Урюпинская вѣтвь (2-го Отдѣленія) — 17 Декабря 1871.	195,2	107.520 [125 р. м.]	13.440.000 м.	9.285.000 м.	—	—	—	13.440.000 м.	68.852 м.	100%	—		25 VII. 1871 25 VII. 1952.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
	1871 II.	415,5 610,7	62.400 [125 р. м.]	7.800.000 м. 21.240.000 м.	—	—	16.154.743 м.	16.154.743 м.	23.954.743 м. 37.394.743 м.	57.652 м. 61.213 м.	32,5% 56,8%	67,5% 43,2%			—	[16.154.743 м.]	—	5 + $\frac{1}{10}$	[823.891,89 м.]	[1983 м.]	—	—	—	111.198,02 м.	—	111.198,02 м.	—	—	—	—	—	10.000		
	1872 I.	195,2	107.520 [125 р. м.]	13.440.000 м.	9.285.000 м.	—	—	—	13.440.000 м.	68.852 м.	100%	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—										
	1872 II.	415,5 610,7	62.400 [125 р. м.]	7.800.000 м. 21.240.000 м.	—	—	16.154.743 м.	16.154.743 м.	23.954.743 м. 37.394.743 м.	57.652 м. 61.213 м.	32,9% 56,8%	67,1% 43,2%			—	[16.154.743 м.]	—	5 + $\frac{1}{10}$	[823.891,89 м.]	[1983 м.]	—	—	—	1.310.199,15 м.	1.055.115,38	2.365.314,53	16.975 м.	—	—	—	—	10.000		

1	2		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
№	Названія дорогъ; время разрѣшенія ихъ постройки и время ихъ открытія.		Длина дорогъ (версты.)	Основной и дополнительный капиталъ.								Отношеніе капитала		Срокъ концессіи (число лѣтъ.)	Начало и окончаніе концессіи.	Гарантія Правительства.	
				Въ акціяхъ.			Въ облигаціяхъ.			Итого.		Въ акціяхъ	Въ облигаціяхъ			На капиталъ.	
				Число акцій.	На сумму (рублей.)	Принадлежитъ Правительству (на сумму.)	Число облигацій.	На сумму (рублей.)	Принадлежитъ Правительству (на сумму.)	Вообще (рублей.)	На версту (рублей.)	Ко всему капиталу.				Въ акціяхъ. Рублей.	Въ облигаціяхъ. Рублей.
24	Козловско-Тамбовская. Концессія 14 Апрѣля 1868. — Уставъ 8 Октября 1869. Открыта 22 Декабря 1869.	1870	67,5	35,960 [100 р.]	3.596.000 [3.100.000 м.]	—	3.200 [100 ф. ст.]	2.000.000м	—	5.100.000 м.	75.555м.	60,8%	39,2%			—	—
		1871	67,5	35,960 [100 р.]	3.596.000 [3.100.000 м.]	—	3.200 [100 ф. ст.]	2.000.000м	—	5.100.000 м.	75.555м.	60,8%	39,2%	85	22. XII. 1869 / 22. XII. 1954.	—	—
		1872	67,5	35,960 [100 р.]	3.596.000 [3.100.000 м.]	—	3.200 [100 ф. ст.]	2.000.000м	—	5.100.000 м.	75.555м.	60,8%	39,2%			—	—
25	Рыбинско-Бологовская. Концессія 12 Іюля 1868. — Уставъ 29 Января 1869. Доп. 26 Іюня 1870. — Уставъ 2 Іюня 1872. Открыта 4 Іюня 1870.	1870	280	193,200 [100 р. м.]	19.320.000м	—	16.320 [200 п. т.]	3.000.000м [3.264.000 т.]	—	22.320.000 м.	79.714м.	86,6%	13,4%			—	—
		1871	280	193,200 [100 р. м.]	19.320.000м	—	16.320 [200 п. т.]	3.000.000м [3.264.000 т.]	—	22.320.000 м.	79.714м.	86,6%	13,4%	85	4. VI. 1870 / 4. VI. 1955.	—	—
		1872	280	125,000 [100 р. м.]	12.500.000м	—	16.320 [200 п. т.]	{3.000.000м [3.264.000 т.] 7.500.000м} 10.500.000м	—	23.000.000 м.	82.143м.	55,5%	44,5%			—	—
26	Балтійская. Концессія 10 Августа 1868. — Уставъ 13 Ноября 1870. — Id. 11 Февраля 1872. Открыта: 1-й участокъ (отъ Тосны до Балтійскаго порта) 24 Октября 1870; 4-й участокъ (отъ Краснаго Села до Гатчины) 12 Декабря 1872; 2-й и 3-й участки составляютъ (съ 1872 г.) дороги Петергофская и Красносельская.	1870	388,4	211.120 [125 р. м.]	26.390.000м	—	—	—	—	26.390.000 м.	67.945м	100%	—			26.390.000 м.	—
		1871	388,4	211.120 [125 р. м.]	26.390.000м	—	—	—	—	26.390.000 м.	67.945м	100%	—	85	24. X. 1870 / 24. X. 1955.	26.390.000 м.	—
		1872	460,8	211.120 [125 р. м.]	26.390.000м	—	24.480 [200 п. т.]	4.500.000 м. [4.896.000 т.]	—	30.890.000 м.	67.035м	85,4%	14,6%			26.390.000 м.	—
27	Харьково-Кременчугская id. (съ 1871 г.) Харьково-Николаевская. Концессія 24 Августа 1868. — Уставъ 26 Ноября 1871. Открыта: 15 Іюня 1871, 20 Августа 1873.	1870	243,2	42.560 [100 р.]	4.256.000 [3.575.000 м.]	—	—	10.725.000м	—	4.256.000 10.725.000 м.	58.799м	25%	75%			—	10.725.000 м.
		1871	601,5	109.560 [100 р.]	10.956.000	6.700.000	—	24.741.000м	14.016.000 м.	10.956.000 24.741.000 м.	65.981	27,6%	72,4%	81	20. VIII. 1873 / 20. VIII. 1954.	—	10.725.000 м. [14.016.000 м.]
		1872	601,5	109.560 [100 р.]	10.956.000	6.700.000	—	24.741.000м	14.016.000 м.	10.956.000 24.741.000 м.	65.981	27,6%	72,4%			—	10.725.000 м. [14.016.000 м.]
28	Тамбовско-Саратовская. Концессія 17 Октября 1868. — Уставъ 11 Мая 1873. Открыта 3 Іюля 1871.	1870	354	60.586 [125 р. м.]	7.573.326 м.	—	—	20.160.910м	20.160.910 м.	27.734.236 м.	78.345м	27,3%	72,7%			—	[20.160.910 м.]
		1871	354	60.586 [125 р. м.]	7.573.326 м.	—	—	20.160.910м	20.160.910 м.	27.734.236 м.	78.345м	27,3%	72,7%	85	3. VII. 1871 / 3. VII. 1956.	—	[20.160.910 м.]
		1872	354	60.586 [125 р. м.]	7.573.326 м.	—	—	20.160.910м	20.160.910 м.	27.734.236 м.	78.345м	27,3%	72,7%			—	[20.160.910 м.]
29	Московско-Брестская. Концессія 15 Декабря 1868. — Уставъ 14 Января 1870. — Концессія на Смоленско-Брестскую дорогу 4 Марта 1870. Открыта: 1-й участокъ (отъ Москвы до Смоленска) 20 Сентября 1870; 2-й участокъ (отъ Смоленска до Бреста) 16 Ноября 1871.	1870	1.022,8	94.394 [125 р. м.]	11.799.250м	—	19.350 [200 п. т., 500 т., 1.000 т., 1.000 г.]	35.396.860м	19.530.000 м.	47.196.110 м.	46.241м.	37,5%	62,5%			—	15.866.860 м. [19.530.000 м.]
		1871	1.022,8	94.394 [125 р. м.]	11.799.250м	—	19.530 [200 т., 500 т., 1.000 т., 1.000 г.]	35.396.860м	19.530.000 м.	47.196.110 м.	46.241м	37,5%	62,5%	81	16. XI. 1871 / 16. XI. 1952.	—	15.866.860 м. [19.530.000 м.]
		1872	1.022,8	94.394 [125 р. м.]	11.799.250м	—	19.350 [200 т., 500 т., 1.000 т., 1.000 г.]	35.396.860м	19.530.000 м.	47.196.110 м.	46.241м	37,5%	62,5%			—	15.866.860 м. [19.530.000 м.]
30	Новоторжская. Концессія 20 Декабря 1868. — Уставъ 7 Августа 1870. — Id. 23 Іюня 1872. Открыта: 1-й участокъ 30 Мая 1870, 2-й — 25 Іюня 1874.	1870	32,2	17.608 [100 р.]	1.760.800 [1.380.000 м.]	—	—	—	—	1.760.800	54.683	100%	—			—	—
		1871	32,2	17.608 [100 р.]	1.760.800 [1.380.000 м.]	—	—	—	—	1.760.800	54.683	100%	—	81	30. V. 1870 / 30. V. 1951. 25. VI. 1874 / 25. VI. 1955.	—	—
		1872	127,5	17.608 [100 р.]	1.760.800 [1.380.000 м.]	—	—	3.309.800 м.	3.309.800 м.	1.760.800 3.309.800 м.	36.783м.	29,4%	70,6%			—	[3.309.800 м.]

№		18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33		34
		Гарантія Правительства.						Долгъ Обществъ Правительству.				Погашенный капиталъ.					Запасный капиталъ.	№	Примѣчанія.
		Размѣръ гарантіи въ %, съ погашеніемъ.		Maximum ежегодной уплаты по гарантіи.		Суммы выданныя по гарантіи.						Въ акціяхъ.		Въ облигаціяхъ.					
		На акціи.	На облигаціи	Вообще.	На версту. Рубли.	За годъ. Рубли.	За все время съ начала концессіи. Рубли.	По гарантіи. Рубли.	По облигаціямъ (%). Рубли.	По ссудамъ, займамъ и за переданныя дороги. Рубли.	Всего. Рубли.	Вообще. Рубли.	Изъ числа принадлеж. Правит. Рубли.	Вообще. Рубли.	Изъ числа принадлежащ. Правительству Рубли.	Итого.	Рубли.		
24	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24	(26) По ссудѣ въ 500.000 р., разрѣшенной въ 1871 г. для покрытія дефицита по эксплоатаціи, усиленія перевозочныхъ средствъ и образованія запаснаго капитала.
	1871	—	—	—	—	—	—	—	—	809.500	809.500	—	—	1.875 м.	—	1.875 м.	—		
	1872	—	—	—	—	—	—	—	—	462.596,95	462.596,95	—	—	3.750 м.	—	3.750 м.	—		
25	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	2.086.619,21	2.086.619,21	—	—	—	—	—	6.786,60	25	(26) По краткосрочной ссудѣ, разрѣшенной въ 1870 г. подъ залогъ облигацій, до реализаціи оныхъ.
	1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	44.558,89		
	1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	82.489,09		
26	1870	3	—	791.700 м.	2.038 м.	187.840,38	187.840,38	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26	
	1871	3	—	791.700 м.	2.038 м.	943.739,72	1.131.580,10	1.148.977,86	—	—	1.148.977,86	—	—	—	—	—	—		
	1872	3	—	791.700 м.	1.718 м.	988.609,12	2.070.189,22	2.143.228,81	—	—	2.143.228,81	—	—	—	—	—	226.265,38		
27	1870	—	$5+\frac{4}{10}$	546.975 м.	2.249 м.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27	(2) Въ составъ Харьково-Николаевской дороги вошли: линія Харьково-Кременчугская, правительственныя дороги: Елизаветградо-Крюковская и Крюково-Кременчугская и вновь разрѣшенная къ постройкѣ Обществу Знаменко-Николаевская. Акціи на 6.700.000 р. и облигаціи 14.016.000 р. пріобрѣтены Правительствомъ за уступленные участки.
	1871	—	$5+\frac{4}{10}$ [$5+\frac{4}{10}$]	546.975 м. [714.816 м.]	909 м. [1.188 м.]	385.802,71	385.802,71	394.935,41	—	—	394.935,41	—	—	21.986,25м	—	21.986,25 м.	—		
	1872	—	$5+\frac{4}{10}$ [$5+\frac{4}{10}$]	546.975 м. [714.816 м.]	909 м. [1.188]	648.466,03	1.034.268,74	1.075.094,79	—	—	1.075.094,73	—	—	21.986,25м	—	21.986,25 м	—		
28	1870	—	[$5+\frac{4}{10}$]	[1.028.206,41 м.]	[2904 м.]	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28	(9) Облигаціи на сумму 20.160.910 р. пріобрѣтены Правительствомъ въ 1869 г. въ видахъ воспособленія Обществу, по 66%. (26) По ссудѣ, выданной для оплаты купоновъ по акціямъ, гарантированнымъ земствомъ.
	1871	—	[$5+\frac{4}{10}$]	[1.028.206,41 м.]	[2904 м.]	—	—	—	385.155,15 м.	100.000	100.000 385.155,15 м.	—	—	11.200,51м	11.200,51м	11.200,51 м	—		
	1872	—	[$5+\frac{4}{10}$]	[1.028.206,41 м.]	[2904 м.]	—	—	—	1.444.570,40м.	824.123,01	824.123,01 1.444.570,40 м.	—	—	28.561,30м	28.561,30м	28.561,30 м.	960.772,85		
29	1870	—	$5+\frac{4}{10}$ [$5+\frac{4}{10}$]	809.209,86 м. [996.030 м.]	791 м. [973м]	83.883,09	83.883,09	84.386,39	—	256.731,75	341.118,14	—	—	—	—	—	—	29	(2) Въ эту цифру не входитъ длина соединительной вѣтви къ Николаевской ж. д. (5 в.). (26) По ссудѣ, выданной въ 1868 г., для приступа къ работамъ, впредь до образованія Общества.
	1871	—	$5+\frac{4}{10}$ [$5+\frac{4}{10}$]	809.209,86 м. [996.030 м.]	791 м. [973м]	974.498,20	1.058.381,29	1.084.654,75	—	—	1.084.654,75	—	—	—	—	—	3.611,18		
	1872	—	$5+\frac{4}{10}$ [$5+\frac{4}{10}$]	809.209,86 м. [996.030 м.]	791 м. [973м]	942.097,86	2.000.479,15	2.087.547,94	1.009.539,29м.	—	2.087.547,94 1.009.547,94 м.	—	—	35.411,79	19.530 м.	35.411,79	3.611,18		
30	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30	(15) Общество владѣетъ: 1-мъ участкомъ по 5 Мая 1951 и 2-мъ участкомъ по 24 Іюня 1955 г.
	1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.800	—	—	—	1.800	138,90		
	1872	—	[$5+\frac{4}{10}$]	[168.799,80 м.]	[1324 м.]	—	—	—	—	—	—	3.600	—	—	—	3.600	1.741,95		

1	2		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
№	Названія дорогъ; время разрѣшенія ихъ постройки и время ихъ открытія.		Длина дорогъ (версты.)	Основной и дополнительный капиталъ. Въ акціяхъ. Число акцій.	На сумму (рублей.)	Принадлежитъ Правительству (на сумму.)	Въ облигаціяхъ. Число облигацій.	На сумму (рублей.)	Принадлежитъ Правительству (на сумму.)	Итого. Вообще (рублей.)	На версту (рублей.)	Отношеніе капитала Въ акціяхъ. Ко всему капиталу.	Въ облигаціяхъ	Срокъ концессіи. (число лѣтъ.)	Начало и окончаніе концессіи.	Гарантія Правительства. На капиталъ. Въ акціяхъ. Рублей.	Въ облигаціяхъ. Рублей.
31	Константиновская. Договоръ 18 Апрѣля 1869. — Уставъ 24 Апрѣля 1870.	1870	85	53.550 [100 р. м.]	5.355.000 м.	—	—	—	—	5.355.000 м.	63.000 м.	100%	—			—	—
	Открыта 1 Августа 1872.	1871	85	53.550 [100 р. м.]	5.355.000 м.	—	—	—	—	5.355.000 м.	63.000 м.	100%	—	81	I VIII. 1872 / I VIII. 1953.	—	—
		1872	85	53.550 [100 р. м.]	5.355.000 м.	—	—	—	—	5.355.000 м.	63.000 м.	100%	—			—	—
32	Либавская. Концессія 21 Іюля 1869. — Уставъ 19 Марта 1871. — Id. 18 Марта 1872.	1870	294	49.500 [100 р.]	4.950.000 [4.263.000 м.]	—	—	8.526.000 м.	8.526.000 м.	12.789.000 м.	49.500 м.	33,33%	66,67%			—	[8.526.000 м.]
	Открыта: 4 Сентября 1871, 1 Ноября 1873.	1871	294	49.500 [100 р.]	4.950.000 [4.263.000 м.]	—	—	8.526.000 м.	8.526.000 м.	12.789.000 м.	49.500 м.	33,33%	66,67%	81	I. 4 IX. 1871 / 4 IX. 1952. II. 1 XI. 1873 / 1 XI. 1954.	—	[8.526.000 м.]
		1872	480	49.500 [100 р.]	4.950.000 [4.263.000 м.]	—	—	12.999.300 м.	12.999.300 м.	17.262.300 м.	35.963 м.	24,66%	75,34%			—	[12.999.300 м.]
33	Воронежско-Ростовская.	1870 I.	523,5	104.930 [100 р. м.]	10.493.000 м.	—	—	20.986.000 м.	20.986.000 м.	31.479.000 м.	60.151 м.	33,33%	66,67%			—	[20.986.000 м.]
	I Отдѣленіе. Отъ Воронежа до Грушевки.	II.	78,5	54.454 [100 р.]	5.445.400	—	—	—	—	5.445.400	69.368	100%	—			—	—
	II Отдѣленіе. Отъ Грушевки до Ростова.		602														
	Концессія 8 Іюля 1869. Открыта: 29 Декабря 1863 и 10 Февраля 1868 (2-е Отд.), 28 Ноября 1871 (1-е Отд.)	1871 I.	523,5	91.381 [100 р.]	9.138.100	—	—	23.609.250 м.	23.609.250 м.	23.609.250 м. 14.583.500	60.151 м.	25%	75%	81	28 XI. 1871 / 28 XI. 1952.	—	[23.609.250]
		II.	78,5	54.454 [100 р.]	5.445.400	—	—	—	—		69.368	100%	—			—	—
			602		14.583.500												
		1872 I.	523,5	91.381 [100 р.]	9.138.100	—	—	23.609.250 м.	23.609.250 м.	23.609.250 м. 14.583.500	60.151 м.	25%	75%			—	[23.609.250]
		II.	78,5	54.454 [100 р.]	5.445.400	—	—	—	—		69.368	100%	—			—	—
			602		14.583.500												
34	Скопинская id. (съ 1872 г.) Ряжско-Вяземская.	1870	43		1.584.100	—	—	—	—	1.584.100	36.840 м.	100%	—		7 XII. 1870 / 7 XII. 1951.	—	—
	Концессія 26 Іюля 1869. — Уставъ 28 Апрѣля 1872.	1871	43		1.584.100	—	—	—	—	1.584.100	36.840 м.	100%	—	81		—	—
	Открыта: 7 Декабря 1870, 15 Декабря 1874.	1872	642,25		7.006.900 м.	—	—	21.577.800 м.	21.577.800 м.	28.584.700 м.	44.507 м.	24,5%	75,5%		15 XII. 1874 / 15 XII. 1955	7.006.900 м.	[21.577.800 м.]
35	Бресто-Граевская. Концессія 12 и 26 Декабря 1869. — Уставъ 30 Апрѣля 1870. — Измѣненіе 17 Декабря 1871.	1870	199,5	133.533 [100 р.]	13.353.300 [11.500.000 м.]	—	—	—	—	13.353.300	66.934	100%	—			—	—
	Открыта 28 Іюля 1873.	1871	199,5	70.543 [100 р.]	7.054.300	—	—	6.299.000	—	13.353.300	66.934	52,8%	47,2%	81	26 XII. 1872 / 26 XII. 1953.	—	—
		1872	199,5	70.543 [100 р.]	7.054.300	—	—	6.299.000	—	13.353.300	66.934	52,8%	47,2%			—	—
36	Путиловскаго Товарищества. Положеніе 27 Марта 1870.	1870	16	—	2.000.000 м. [въ паяхъ.]	—	—	—	—	2.000.000 м.	125.000 м.	—	—			—	—
	(Еще не открыта.)	1871	16	—	2.000.000 м.	—	—	—	—	2.000.000 м.	125.000 м.	—	—	81	27 IX. 1873 / 27 IX. 1954.	—	—
		1872	16	—	2.000.000 м.	—	—	—	—	2.000.000 м.	125.000 м.	—	—			—	—
37	Новгородская узкоколейная. Концессія 21 Апрѣля 1870.	1870	68	19,530 [100 р.]	1.953.000 [1.682.000 м.]	—	—	—	—	1.953.000	28.721	100%	—			—	—
	Открыта 18 Мая 1871.	1871	68	19,530 [100 р.]	1.953.000 [1.682.000 м.]	—	—	—	—	1.953.000	28.721	100%	—	81	18 V. 1871 / 18 V. 1952.	—	—
		1872	68	19,530 [100 р.]	1.953.000 [1.682.000 м.]	—	—	—	—	1.953.000	28.721	100%	—			—	—

1		18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33		34
№		Гарантія Правительства. Размѣръ гарантіи въ %, съ погашеніемъ. На акціи.	На облигаціи	Maximum ежегодной уплаты по гарантіи. Вообще.	На версту. Рубли.	Суммы выданныя по гарантіи. За годъ. Рубли.	За все время съ начала концессіи. Рубли.	Долгъ Обществъ Правительству. По гарантіи. Рубли.	По облигаціямъ (%). Рубли.	По ссудамъ, займамъ и за переданныя дороги. Рубли.	Всего. Рубли.	Погашенный капиталъ. Въ акціяхъ. Вообще. Рубли.	Изъ числа принадлеж. Правит. Рубли.	Въ облигаціяхъ. Вообще. Рубли.	Изъ числа принадлежащ. Правительству Рубли.	Итого.	Запасный капиталъ. Рубли.	№	Примѣчанія.
31	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	1.183.167,79	1.183.167.79	—	—	—	—	—	—	31	(26) По уставу Обществу разрѣшено выпустить 1/4 часть акцій; подъ остальныя 3/4 Правительство выдало 3.012.150 р. м.
	1871	—	—	—	—	—	—	—	—	2.548.509,87 м.	2.548.509,87 м.	—	—	—	—	—	—		
	1872	—	—	—	—	—	—	—	—	3.236.954,87 м.	3.236.954,87 м.	—	—	—	—	—	—		
32	1870	—	5 + $\frac{4}{10}$	[434.826 м.]	[1479 м.]	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32	
	1871	—	5 + $\frac{4}{10}$	[434.826 м.]	[1479 м.]	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	1872	—	5 + $\frac{4}{10}$	[662.964,30 м.]	[1381 м.]	—	—	—	344.418,79 м.	—	344.418,79 м.	—	—	7.078,95 м.	7.078,95 м.	7.078,95 м.	—		
33	1870 I.	—	[5 + $\frac{4}{10}$]	[1.070.286 м.]	[2044 м.]	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33	
	II.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	1871 I.	—	[5 + $\frac{4}{10}$]	[1.204.071,75 м.]	[2300 м.]	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	II.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	1872 I.	—	[5 + $\frac{4}{10}$]	[1.204.071,75 м.]	[2300 м.]	—	—	—	1.135.380,08 м.	—	1.135.380,08 м.	—	—	—	21.838,56 м.	—	—		
	II.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
34	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34	(9) Облигаціи на 557.000 руб. пріобрѣтены Правительствомъ за переданный Обществу Скопино - Павелецкій участокъ. Остальныя облигаціи, на 20.416.200 р., оставлены за Правительствомъ для воспособленія реализаціи.
	1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	1872	5 + $\frac{4}{10}$	[5 + $\frac{4}{10}$]	357.351,90 м. [1.100.467,80 м.]	556 м. [1713 м.]	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
35	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35	
	1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
36	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36	
	1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
37	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37	
	1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		

1	2		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
№	Названія дорогъ; время разрѣшенія ихъ постройки и время ихъ открытія.		Длина дорогъ (версты.)	Основной и дополнительный капиталъ. Въ акціяхъ. Число акцій.	На сумму (рублей.)	Принадлежитъ Правительству (на сумму.)	Въ облигаціяхъ. Число облигацій.	На сумму (рублей.)	Принадлежитъ Правительству (на сумму.)	Итого. Вообще (рублей.)	На версту (рублей.)	Отношеніе капитала. Въ акціяхъ. Ко всему капиталу.	Въ облигаціяхъ.	Срокъ концессіи. (число лѣтъ.)	Начало и окончаніе концессіи.	Гарантія Правительства. На капиталъ. Въ акціяхъ. Рублей.	Въ облигаціяхъ. Рублей.
38	**Кіево-Брестская.** Концессія 27 Апрѣля 1870. — Уставъ 1 Января 1871. Открыта 15 Августа 1873.	1870	801,75	121.734 [125 р. м.]	15.216.750м	5.292.000 м.	—	30.433.500м	30.433.500 м.	45.650.250 м	56.938м	33,33%	66,67%			—	[30.433.50[illegible]
		1871	801,75	121.734 [125 р. м.]	15.216.750м	11.908.500 м.	—	30.433.500м	30.433.500 м.	45.650.250 м.	56.938м	33,33%	66,67%	81	27. X. 1872 / 27. X. 1953.	—	[30.433.500
		1872	801,75	121.734 [125 р. м.]	15.216.750м	11.908.500 м.	—	30.433.500м	30.433.500 м.	45.650.250 м.	56.938м.	33,33%	66,67%			—	[30.433.500
39	**Одесская.** Концессія 22 Іюня 1870. — Уставъ 29 Апрѣля 1874. Открыта: 1-й участокъ — 15 Декабря 1865 и 1 Августа 1868; 2-й участокъ — 1 Мая 1870; 3-й участокъ — 21 Сентября 1871; 4-й — 15 Августа 1871 и 5-й участокъ (не вполнѣ) — 15 Августа 1873.	1870	1.005,8	301.430 [100 р.]	30.143.000	14.869.500	—	47.445.000м	47.445.000 м.	30.143.000 47.445.000 м.	89.014*	33,6%*	66,4%*			—	[47.445.000
		1871	1.005,8	301.430 [100 р.]	30.143.000	14.869.500	—	47.445.000м	47.445.000 м.	30.143.000 47.445.000 м	84.749*	35,3%*	64,7%*	81	22 XII. 1874 / 22 XII. 1955.	—	[47.445.000
		1872	1.005,8	301.430 [100 р.]	30.143.000	14.869.500	—	47.445.000м	47.445.000 м.	30.143.000 47.445.000 м.	84.749*	35,3%*	64,7%*			—	[47.445.000
40	**Риго-Больдерааская.** Концессія и Уставъ 7 Августа 1870. Открыта 1 Января 1873.	1870	17,5	8.256 [125 р. м.]	1.032.000 м.	—	—	3.096.000 м.	3.096.000 м.	4.128.000 м.	235866м	25%	75%			—	[3.096.000
		1871	17,5	8.256 [125 р. м.]	1.032.000 м	—	—	3.096.000 м.	3.096.000 м.	4.128.000 м.	235866м	25%	75%	81	1. XI. 1872 / 1. XI. 1953.	—	[3.096.000
		1872	17,5	8.256 [125 р. м.]	1.032.000 м.	—	—	3.096.000 м.	3.096.000 м.	4.128.000 м.	235866м	25%	75%			—	[3.096.00[illegible]
41	**Московско-Курская.** Уставъ 21 Мая 1871. Открыта 17 Сентября 1868. Передана частному Обществу 1 Августа 1871.	1871	502,3	182.640 [100 р.]	18.264.000 [15.723.000 м.]	—	—	41.704.000м	41.704.000 м.	57.427.000 м.	114.182 м.	27,4%	72,6%	81	1. VIII. 1871 / 1. VIII. 1952.	—	[41.704.[illegible]
		1872	502,3	182.640 [100 р.]	18.264.000 [15.723.000 м.]	—	—	41.704.000м	41.704.000 м.	57.427.000 м.	114.182 м.	27,4%	72,6%			—	[41.704.0[illegible]
42	**Гутуевскаго Товарищества.** Положеніе 23 Іюля 1871. (Пріостановлена постройкою.)	1871	7,5	—	800.000 м. [въ паяхъ.]	—	—	—	—	800.000 м.	106.667 м	100%	—	81	Со дня открытія движенія по дорогѣ Путиловскаго Товарищества.	—	—
		1872	7,5	—	800.000 м. [въ паяхъ.]	—	—	—	—	800.000 м.	106.667 м	100%	—			—	—
43	**Лозово-Севастопольская.** Концессія 29 Іюля 1871. — Уставъ 29 Октября 1871. Открыта 5 Января 1875.	1871	614,75	65.340 [125 р. м.]	8.167.500 м.	—	—	24.502.500м	24.502.500 м.	32.670.000 м.	53.151м.	25%	75%	81	14. X. 1874 / 14. X. 1955.	8.167.500 м.	[24.502.500
		1872	614,75	65,340 [125 р. м.]	8.167.500 м.	—	—	24.502.500м	24.502.500 м.	32.670.000 м.	53.151м.	25%	75%			8.167.500 м.	[24.502.500
44	**Ландварово-Роменская.** Концессія и Уставъ 21 Декабря 1871. Открыта 15 Іюля 1874.	1871	711,1	56.933 [125 р. м.]	7.116.703 м.	—	—	21.350.109м	21.350.109 м.	28.466.812 м.	40.032м.	25%	75%	81	15. VII. 1874 / 15. VII. 1955.	—	[21.350.109
		1872	711,1	56.933 [125 р. м.]	7.116.703 м.	—	—	21.350.109м	21.350.109 м.	28.466.812 м.	40.032м.	25%	75%			—	[21.350.109
45	**Моршанско-Сызранская.** Концессія и Уставъ 28 Апрѣля 1872. Открыта 12 Октября 1874.	1872	484,75	44.918 [125 р. м.]	5.614.800 м.	—	—	16.844.400м	16.844.400 м.	22.459.200 м.	46.336м.	25%	75%	81	12. X. 1874 / 12. X. 1955.	5.614.800 м.	[16.844.400
46	**Ростово-Владикавказская.** Концессія и Уставъ 2 Іюля 1872. (Находится въ постройкѣ.)	1872	651	54.443 [125 р. м.]	6.805.400 м.	—	—	20.416.200м	20.416.200 м.	27.221.600 м.	41.815м.	25%	75%	81	Со дня открытія	6.805.400 м.	[20.416.200
47	**Боровичская.** Концессія и Уставъ 15 Декабря 1872. (Не начата постройкою.)	1872	28	4.415 [125 р. м.]	551.900 м.	—	—	1.103.800 м.	—	1.655.700 м.	59.132м.	33,33%	66,67%	81	15 XII. 1874 / 15 XII. 1955.	—	—

№ (гл. 1)	Годъ	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	№	34
		Гарантія Правительства. % гарантіи съ погашеніемъ. На акціи.	На облигаціи	Maximum ежегодной уплаты по гарантіи. Вообще.	На версту. Рубли.	Суммы выданныя по гарантіи. За годъ. Рубли.	За все время съ начала концессіи. Рубли.	Долгъ Обществъ Правительству. По гарантіи. Рубли.	По облигаціямъ (%). Рубли.	По ссудамъ, займамъ и за переданныя дороги. Рубли.	Всего. Рубли.	Погашенный капиталъ. Въ акціяхъ. Вообще. Рубли.	Изъ числа принадлеж. Правит. Рубли.	Въ облигаціяхъ. Вообще. Рубли.	Изъ числа принадлежащ. Правительству. Рубли.	Итого.	Запасный капиталъ. Рубли.	№	Примѣчанія.
38	1870	—	[5 + 1/10]	[1.552.108,50м.]	[1936]м.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38	(6 и 9) За переданный Обществу казенный участокъ Кіево-Балтской дороги Правительство получило: акцій на 5.292.000 р. м. и облигацій на 14.540.000 р. м.; остальныя акціи и облигаціи Правительство оставило за собою съ уплатою по 75%. (26) За переданные Обществу матеріалы и запасы.
	1871	—	[5 + 1/10]	[1.552.108,50м.]	[1936]м.	—	—	—	741.171,65 м.	595.045,85	595.045,85 741.171,65 м.	—	—	—	—	—	—		
	1872	—	[5 + 1/10]	[1.552.108,50м.]	[1936]м.	—	—	—	1.520.709,65м.	597.496,30	597.496,30 1.520.709,65 м.	—	—	—	—	—	—		
39	1870	—	[5 + 1/10]	[2.419.695 м.]	[2406]м.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35.932,01	39	(6 и 9) Акціи и облигаціи поступили въ казну за переданныя Обществу правительственныя дороги.
	1871	—	[5 + 1/10]	[2.419.695 м.]	[2406]м.	—	—	—	кр. 1.917.277,43	849.643,33	2.766.920,76	—	—	—	—	—	35.932,01		
	1872	—	[5 + 1/10]	[2.419.695 м.]	[2406]м.	—	—	—	1.689.433,76м.	849.643,33	849.643,33 1.689.433,76 м.	—	—	47.445 м.	47.445 м.	47.445 м.	35.932,01		
40	1870	—	5 + 1/10	[157.896 м.]	[9022]м.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40	
	1871	—	5 + 1/10	[157.896 м.]	[9022]м.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	1872		5 + 1/10	[157.896 м.]	[9022]м.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
41	1871	—	[5 + 1/10]	[2.126.904 м.]	[4234]м.	—	—	—	—	—	—	7.610 м.	—	17.376,66м	17.376,66м	24.986,66 м.	88.177,39	41	(9) Облигаціи поступили въ собственность казны въ возмѣщеніе за переданную дорогу.
	1872	—	[5 + 1/10]	[2.126.904 м.]	[4234]м.	—	—	—	—	350.000	350.000	25.874	—	58.080,66м	58.080,66м	25.874 58.080,66 м.	91.182,79		
42	1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42	
	1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
43	1871	1/10	[5 + 1/10]	416.542,50 м. [1.249.627,50 м.]	677 м. [2033м]	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43	
	1872	1/10	[5 + 1/10]	416.542,50 м. [1.249.627,50 м.]	677 м. [2033м]	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
44	1871	—	[5 + 1/10]	[1.088.855,56м.]	[1531]м.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	44	
	1872	—	[5 + 1/10]	[1.088.855,56м.]	[1531]м.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
45	1872	1/10	[5 + 1/10]	286.354,80 м. [859.064,40 м.]	591 м. [1772м]	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	45	
46	1872	1/10	[5 + 1/10]	347.075,40 м. [1.041.226,20м.]	5331м [1599м]	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	46	
47	1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	47	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
№	Названія дорогъ; время разрѣшенія ихъ постройки и время ихъ открытія.	Длина дорогъ	Основной и дополнительный капиталъ. Въ акціяхъ.			Въ облигаціяхъ.			Итого.		Отношеніе капитала		Срокъ концессіи.	Начало и окончаніе концессіи.	Гарантія Правительства. На капиталъ.	
		(версты.)	Число акцій.	На сумму (рублей.)	Принадлежитъ Правительству (на сумму.)	Число облигацій.	На сумму (рублей.)	Принадлежитъ Правительству (на сумму.)	Вообще (рублей.)	На версту (рублей.)	Въ акціяхъ. Ко всему капиталу.	Въ облигаціяхъ. Ко всему капиталу.	(число лѣтъ.)		Въ акціяхъ. Рублей.	Въ облигаціяхъ. Рублей.
	Итоги и средніе выводы. 1870	13.262,55	—	274.333.621 м. 125.210.881	24.772.767 м. 19.654.150	—	553.154.484 м.	320.163.710 м.	827.488.055 м. 125.210.881	—	40,4%	59,6%	—	—	398.120.362 м. 33.669.500 [320.163.710 м.]	
	1870	Или въ рубляхъ кредитныхъ (по курсу 1 р. м. = 1,25172 р. кр.)		468.599.761 08	50.662.717,91	—	692.394.468 13	400.755.319 08	1.160.994.229 21	87.539	—	—	—	—	532.004.719,52 [400.755.319,08]	
	1871	15.499	—	279.924.824 м. 153.013.981	34.488.247 м. 26.354.150	—	659.294.231 м. 6.299.000	424.914.312 м.	989.219.055 м. 159.312.981	—	38,2%	61,8%	—	—	406.287.862 м. 33.669.500 [424.914.312 м.]	
	1871	Или въ рубляхъ кредитныхъ (по курсу 1 р. м. = 1,16129 р. кр.)		478.087.879 86	66.405.006,36	—	771.930.797 52	493.448.741 38	1.250.018.677 38	80.651	—	—	—	—	505.487.531,26 [493.448.741,38]	
	1872	17.653,1	—	293.083.824 м. 148.137.881	34.486.241 м. 23.830.650	—	745.827.056 м. 8.855.000	494.528.012 м.	1.038.910.880 м. 156.992.881	—	35,8%	64,2%	—	—	425.714.962 м. 33.669.500 [494.528.012 м.]	
	1872	Или въ рубляхъ кредитныхъ (по курсу 1 р. м. = 1,16129 р. кр.)		488.493.194 97	63.879.176,81	—	874.976.501 86	574.290.435 05	1.363.496.696 63	77.237	—	—	—	—	528.048.028,22 [574.290.435,05]	

2	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	№	34
	Гарантія Правительства. Размѣръ гарантіи въ %, съ погашеніемъ.		Maximum ежегодной уплаты по гарантіи.		Суммы выданныя по гарантіи.		Долгъ Обществъ Правительству.				Погашенный капиталъ. Въ акціяхъ.		Въ облигаціяхъ.		Итого.	Запасный капиталъ.	№	Примѣчанія.
	На акціи.	На облигаціи	Вообще.	На версту. Рубли.	За годъ. Рубли.	За все время съ начала концессіи. Рубли.	По гарантіи. Рубли.	По облигаціямъ (%). Рубли.	По ссудамъ, займамъ и за переданныя дороги. Рубли.	Всего. Рубли.	Вообще. Рубли.	Изъ числа принадлеж. Правит. Рубли.	Вообще. Рубли.	Изъ числа принадлежащ. Правительству. Рубли.		Рубли.		
1870	—	—	19.421.831,61 м. 1.708.488,16 [8.964.676,71 м.] [7.200.000]	—	10.335.470,79	60.146.876,36	67.605.969,66	—	77.210.289,42	144.816.259,08	—	—	—	476.750 м.	—	—	1870	
1870 (кредитн.)	—	—	26.019.183,22 [18.421.265,13]	—	10.335.470,79	60.146.876,36	67.605.969,66	—	77.210.289,42	144.816.259,08	—	—	—	596.757,51	—	—		
1871	—	—	19.838.374,11 м. 1.708.488,16 [14.306.957,41 м.] [7.200.000]	—	13.812.633,84	73.959.510,20	82.821.969,83	1.286.708,47 м. 1.917.277,43	2.548.509,87 м. 84.676.628,52	3.835.218,34 м. 169.415.875,78	—	—	—	756.077,17 м.	—	—	1871	
1871 (кредитн.)	—	—	24.746.593,63 [23.814.526,57]	—	13.812.633,84	73.959.510,20	82.821.969,83	3.411.519,11	87.636.187,54	173.869.646,48	—	—	—	878.024,86	—	—		
1872	—	—	20.829.156,21 м. 1.708.488,16 [17.857.256,11 м.] [7.200.000]	—	15.280.344,04	89.485.511,07	98.137.560,89	8.709.859,12 м.	6.428.168,82 м. 86.826.971,47	15.138.027,94 м. 184.964.532,36	—	—	—	1177895,11 м.	—	—	1872	
1872 (кредитн.)	—	—	25.897.178,98 [27.937.452,95]	—	15.280.344,04	89.485.511,07	98.137.560,89	10.114.672,30	94.291.939,64	202.544.172,83	—	—	—	1367877,81	—	—		

ПРИМѢЧАНІЯ.

Рядъ точекъ (. . . .) означаетъ отсутствіе данныхъ; * означаетъ приблизительность или недостаточную достовѣрность цифры. Поставленная рядомъ или надъ цифрою буква *м.* означаетъ „металлическіе“. Буквы: *ф. с.* или *ф. ст.* — означаютъ фунты стерлинговъ; *п. т.* или *т.* — прусскіе талеры; *фр.* — франки и г. г. или г. — голландскіе гульдены.

Цифры въ скобкахъ (00), поставленныя передъ примѣчаніями, означаютъ нумера вертикальныхъ графъ таблицы.

(1—2) Дороги расположены въ хронологическомъ порядкѣ, по времени ихъ разрѣшенія. Дороги, принадлежащія одному Обществу, соединены подъ однимъ нумеромъ.

(3) Длина дорогъ оконченныхъ постройкою показана по ихъ дѣйствительному протяженію, дорогъ же неоконченныхъ — по концессіямъ или уставамъ. Въ большинствѣ случаевъ въ исчисленіе длины введены только главныя пути и главныя вѣтви. Случаи, въ коихъ введены и вѣтви побочныя, оговорены въ примѣчаніяхъ, помѣщенныхъ въ самой таблицѣ. Свѣдѣнія о длинѣ дорогъ заимствованы изъ отчетовъ обществъ и изъ историческихъ свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ, помѣщенныхъ въ 1-й части сего Сборника.

(4—13) Свѣдѣнія объ основныхъ капиталахъ заимствованы изъ концессій, уставовъ и другихъ узаконеній. Свѣдѣнія о числѣ выпущенныхъ акцій и облигацій и ихъ стоимости заимствованы изъ уставовъ и годовыхъ отчетовъ желѣзнодорожныхъ обществъ. Переложеніе стоимости бумагъ, выпущенныхъ въ иностранной валютѣ, на рубли металл., сдѣлано по курсамъ, принятымъ въ концессіяхъ, а въ тѣхъ случаяхъ, когда въ концессіяхъ не опредѣленъ условный курсъ, по курсу нормальному. Переводы изъ металлической валюты въ кредитную сдѣланы по курсамъ: 31 Декабря 1870 г.—$30^{1}/_{2}$ пенс., а 31 Дек. 1871 и 1872 гг.—$32^{7}/_{8}$ п.

(14—15) Свѣдѣнія о срокахъ концессій заимствованы изъ уставовъ и концессій.

(16—23) Въ графахъ относительно „гарантіи Правительства“ данныя, поставленныя *въ скобкахъ*, относятся къ облигаціоннымъ капиталамъ, оставленнымъ за собою Правительствомъ и реализованнымъ въ формѣ консолидированныхъ облигацій; прочія же данныя — къ той части гарантированныхъ капиталовъ, реализація которой оставлена на обязанности самихъ обществъ. Свѣдѣнія о maximum'ѣ ежегодныхъ уплатъ по гарантіи заимствованы большею частью изъ дѣлъ Департ. Жел. Дор. и Особ. Канц. по кредитной части.

(24—27) Свѣдѣнія о долгахъ обществъ Правительству заимствованы изъ отчетовъ Государственнаго Контроля по исполненію государственныхъ росписей и изъ дѣлъ Особенной Канцеляріи Министра Финансовъ по кредитной части.

(28—33) Свѣдѣнія о погашеніи акцій и облигацій и о запасныхъ капиталахъ взяты изъ годовыхъ отчетовъ; свѣдѣнія эти очень неполны, по недостаточности данныхъ въ отчетахъ. Погашеніе бумагъ принадлежащихъ Правительству показано по свѣдѣніямъ Особенной Канцеляріи по кредитной части.

ОТДѢЛЪ II.

ИЗДЕРЖКИ НА УСТРОЙСТВО ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ,

ПЕРВОНАЧАЛЬНО И КЪ 31 ДЕКАБРЯ 1872 ГОДА.

---

1. Расходъ по устройству дорогъ (вообще и на версту дороги).
2. Распредѣленіе всего расхода по его главнымъ статьямъ:
   а. Управленіе и общія издержки (расходъ вообще и на версту дороги, съ опредѣленіемъ отношенія его ко всему расходу).
   б. Путь и его принадлежности (id., id.).
   в. Станціи съ ихъ принадлежностями и постройки на дорогѣ (id., id.).
   г. Подвижной составъ (id., id.).

1	2		3	4	5	6	7	8
				Издержки на устройство дорогъ,				
№№ по порядку.	Названіе дорогъ и время ихъ открытія.		Длина дорогъ къ концу года.	Расходъ по устройству дорогъ. Вообще.	Расходъ по устройству дорогъ. На версту дороги.	Распредѣленіе. Управленіе и общія издержки. Расходъ. Вообще.	Распредѣленіе. Управленіе и общія издержки. Расходъ. На версту дороги.	Распредѣленіе. Управленіе и общія издержки. Расходъ. Отношеніе его ко всему расходу.
	А. Дороги, принадлежащія Правительству.							
			в.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.	
1	Финляндскія:							
	а) Гельсингфорсъ-Тавастгузская [20 Марта 1862.]	1862	100	3.673.375 —	36.733 75			......
		1871	Id.	4.408.410 —	44.084 10			......
	б) Ряхимяки-Петербургская [30 Августа 1870.]	1871	352	8.257.584 —	23.459 05	1.168.182 30	3.318 70	14,14%
		1872	458					......
2	Ливенская (узкоколейная)]17 Апрѣля 1871.]	1871	57 [56,8]	1.524.834 93	26.751 49			......
		1872	Id.					......
3	Тересполе-Брестская [17 Февраля 1870.]	1870	5,8					......
		1872						......
	Б. Дороги, принадлежащія частнымъ Обществамъ.							
1	Царскосельская [Открыта 4 Апрѣля 1838.]	1838	25	1.437.619 32	57.504 77	268.251 75	10.730 07	18,66%
		1869	25	2.507.003 84	100.280 15	316.794 66	12.671 78	12,64–
		1872	Id.					......
2	С.-Петербурго-Варшавская [15 Декабря 1862.]	1862	1.207	101.112.767 87	83.771 97			......
		1872	1.207	125.774.419 01	104.204 15	26.063.391 02	21.593 53	20,72%
3	Московско-Нижегородская [1 Августа 1862.]	1863	410 [409,5]	29.320.650 26	71.601 10			......
		1872	410	36.399.057 90	88.778 19	7.546.605 83	18.406 36	20,73%
4	Николаевская [1 Ноября 1851.]	1851	604	64.664.751 47	107.060 84			......
		1854	Id.	76.181.629 10	126.128 52	7.509.841 70	12.433 51	9,86%
		1868	Id.	80.096.324 56	132.609 80	7.522.630 87	12.454 69	9,39–
		1869	Id.	87.453.425 85	144.790 44	8.122.102 87	13.447 19	9,29–
		1872	Id.	92.134.408 36	152.540 41	7.617.883 77	12.612 39	8,27–
5	Варшаво-Вѣнская [1 Апрѣля 1848. — 14 Августа 1859.]	1848	308					......
		1872	325 [324,7]	21.865.606 52 / 17.865.606 52	67.340 95 / 55.021 87	2.675.768 76	8.240 74	14,97%
6	Варшаво-Бромбергская [1 Января 1863. — Вѣтвь къ Цѣхоцинку 1 Іюля 1867.]	1863	131	5.770.005 82	44.045 84			......
		1872	138 [137,9]	6.307.168 29	45.737 25	1.012.739 91	7.344 01	16,05%

9	10	11	12	13	14	15	16	17	Годы.	№№ по порядку.	Примѣчанія.
первоначально и къ 31 Декабря 1871 года.											
общаго расхода по его главнымъ статьямъ.											
Путь и его принадлежности. Расходъ. Вообще.	Путь и его принадлежности. Расходъ. На версту дороги.	Путь и его принадлежности. Расходъ. Отношеніе его ко всему расходу.	Станціи и постройки на дорогѣ. Расходъ. Вообще.	Станціи и постройки на дорогѣ. Расходъ. На версту дороги.	Станціи и постройки на дорогѣ. Расходъ. Отношеніе его ко всему расходу.	Подвижной составъ. Расходъ. Вообще.	Подвижной составъ. Расходъ. На версту дороги.	Подвижной составъ. Расходъ. Отношеніе его ко всему расходу.			
р. к.	р. к.		р. к.	р. к.		р. к.	р. к.				
......		...			...			...	1862	1	На устройство Гельсингфорсо-Тавастгузской дороги, какъ видно изъ отчета Начальника правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Финляндіи за 1871 годъ, издержано 14.694.700 марокъ; на устройство Ряхимяко-Петербургской — 27.525.280 марокъ. При переводѣ марокъ въ кредитные рубли, каждая марка считалась въ 30 коп.
......		...			...			...	1871		
4.547.629 20	12.919 40	55,08%	1.160.292 32	3.296 29	14,05%	1.381.480 18	3.924 66	16,73%	1871		
......		...			...			...	1872		
......		...			...			...	1871	2	
......		...			...			...	1872		
......		...			...			...	1870	3	Участокъ отъ Тересполя до Бреста переданъ, въ 1871 году, временно, Обществу Варшаво-Тереспольской дороги, по особому договору.
......		...			...			...	1872		
627.671 59	25.106 86	43,66%	336.388 29	13.455 57	23,40%	205.307 69	8.212 31	14,28%	1838	1	
789.497 51	31.579 90	31,49–	651.428 06	26.057 12	25,98–	749.283 61	29.971 34	29,89–	1869		
......		...			...			...	1872		
......		...			...			...	1862	2	
74.298.026 42	61.555 94	59,07%	15.316.711 77	12.689 90	12,18%	10.096.289 80	8.364 78	8,03%	1872		
......		...			...			...	1863	3	
20.147.695 73	49.140 72	55,32%	4.528.028 48	11.044 10	12,46%	4.176.674 87	10.187 01	11,49%	1872		
......		...			...			...	1851	4	Сумма расходовъ на „управленіе и общія издержки“, по Николаевской дорогѣ, составившаяся къ 1872 году, показана здѣсь меньше, чѣмъ сумма тѣхъ же расходовъ къ 1869 году. Это объясняется тѣмъ, что въ составъ суммы, показанной противъ 1869 года, вошла часть расходовъ, не бывшихъ къ концу того года распредѣленными, и которые въ послѣдствіи распредѣлены по прочимъ отдѣламъ.
47.118.526 43	78.010 81	61,85%	14.240.238 94	23.576 55	18,69%	7.313.022 03	12.107 65	9,60%	1854		
47.602.678 87	78.812 38	59,43–	14.827.615 67	24.549 03	18,51–	10.143.399 15	16.793 70	12,67–	1868		
51.118.121 69	84.632 65	58,45–	15.002.133 83	24.837 97	17,15–	13.211.067 46	21.872 63	15,11–	1869		
52.152.588 49	86.345 35	56,60–	15.684.746 94	25.968 13	17,02–	16.679.189 16	27.614 56	18,11–	1872		
......		...			...			...	1848	5	Разница между двумя суммами, показанными въ 4-й графѣ и раздѣленными горизонтальною чертою, составляющая 4.000.000 рублей, представляетъ долю Правительства въ издержкахъ по сооруженіи дороги.
6.897.004 46	21.241 15	38,61%	2.006.285 58	6.178 89	11,23%	6.286.547 72	19.361 09	35,19%	1872		
......		...			...			...	1863	6	
3.344.468 42	24.252 86	53,03%	852.349 16	6.180 92	13,51%	1.097.610 80	7.959 46	17,41%	1872		

1	2		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17			
№№ по порядку.	Названіе дорогъ и время ихъ открытія.		Длина дорогъ къ концу года.	Издержки на устройство дорогъ, первоначально и къ 31 Декабря 1871 года. Расходъ по устройству дорогъ. Вообще.	На версту дороги.	Распредѣленіе общаго расхода по его главнымъ статьямъ. Управленіе и общія издержки. Расходъ. Вообще.	На версту дороги.	Отношеніе его ко всему расходу.	Путь и его принадлежности. Расходъ. Вообще.	На версту дороги.	Отношеніе его ко всему расходу.	Станціи и постройки на дорогѣ. Расходъ. Вообще.	На версту дороги.	Отношеніе его ко всему расходу.	Подвижной составъ. Расходъ. Вообще.	На версту дороги.	Отношеніе его ко всему расходу.	Годы.	№№ по порядку.	Примѣчанія.
				р. к.	р. к.	р. к.	р. к.		р. к.	р. к.		р. к.	р. к.		р. к.	р. к.				
7	Риго-Динабургская. [12 Сентября 1861. — Мюльграбенская вѣтвь 1 Іюня 1872.]	1861	204 / 204	10.554.648 39	51.789 24	3.166.376 80	15.536 68	30,00%	5.308.625 54	26.048 21	50,30%	797.614 80	3.913 71	7,56%	1.282.931 25	6.290 64	12,14%	1861	7	
		1872	214	14.251.439 16	66.595 50	2.266.358 87	10.590 46	15,90–	7.411.987 43	34.635 45	52,01–	1.907.929 68	8.915 55	13,39–	2.665.163 18	12.454 03	18,70–	1872		
8	Волго-Донская [5 Марта 1862.]	1862	73	4.384.855 55	60.066 51						...			...			...	1868	8	
		1869	Id.	4.587.066 02	62.836 52	134.886 49	1.847 76	2,94%	3.113.566 73	42.651 60	67,88%	717.290 51	9.825 90	15,64%	621.322 29	8.511 26	13,54%	1869		
		1872	Id.	4.610.824 36	63.161 98	137.502 95	1.883 60	2,98–	3.122.258 85	42.770 67	67,71–	729.716 32	9.996 12	15,83–	621.346 24	8.511 59	13,48–	1872		
9	Московско-Ярославская [Отъ Москвы до Сергіевскаго посада 18 Августа 1862; до Ярославля 18 Февраля 1870; Карабановская вѣтвь 14 Октября 1871.]	1863	66,1	4.132.535 02	62.519 44	591.801 80	8.953 12	14,32%	2.186.475 66	33.078 30	52,91%	613.746 07	9.285 12	14,85%	740.511 49	11.202 90	17,92%	1863	9	
		1872	276,4	17.559.324 55	63.528 67	5.641.360 16	20.410 13	32,13–	7.212.835 40	26.095 64	41,08–	2.305.667 48	8.341 78	13,13–	2.399.461 51	8.681 12	13,66–	1872		
10	Московско-Рязанская [Отъ Москвы до Коломны 20 Іюля 1862; до Рязани 26 Августа 1864; Зарайская вѣтвь 9 Декабря 1870; Егорьевская — 9 Ноября 1870 г.]	1862	117,2	8.420.745 14	71.849 86	1.733.700 19	14.792 66	20,59%	4.528.505 92	38.639 13	53,78%	1.034.870 39	8.829 95	12,29%	1.123.668 74	9.587 62	13,34%	1862	10	
		1869	196,4 / 185	15.005.570 08	76.403 10	2.936.997 83	14.954 16	19,57–	8.112.232 74	41.304 64	54,06–	2.201.164 47	11.207 55	14,67–	1.755.175 04	8.936 75	11,70–	1869		
		1872	242,7 / 185,4	19.059.606 39	78.434 58	2.982.438 67	12.273 40	15,65–	10.724.692 55	44.134 54	56,27–	2.537.979 93	10.444 36	13,31–	2.814.495 24	11.582 30	14,77–	1872		
11	Воронежско-Ростовская [Грушевско-Ростовскій участокъ 29 Декабря 1863; 10 Февраля 1868. Вся линія 28 Ноября 1871.]	1863	66 [65,6]	2.915.205 50	44.439 10						...			...			...	1863	11	
		1868	78								...			...			...	1868		
		1872	604								...			...			...	1872		
12	Одесская:																		12	
	а) Одесско-Балтская съ вѣтвями [4 Декабря 1865. — 12 Августа 1867. — 1 Іюня 1868.]	1868	259,3 / 8,9	12.526.480 29	61.315 36						...			...			...	1868		
	б) Балто-Елисаветградская [1 Августа 1868.]	1868	244,5	9.861.200 83	40.338 21	1.060.578 64	4.338 40	10,75%	6.211.923 58	25.410 48	63,00%	1.191.083 63	4.872 25	12,08%	1.397.614 98	5.717 08	14,17%	1868		
	в) Тирасполе-Кишиневская [15 Августа 1871.]	1871	66,7								...			...			...	1871		
	г) Отъ Бирзулы до Жмеринки [Мая 1870.]	1870	177								...			...			...	1870		
	д) Отъ Жмеринки до Волочиска [21 Сентября 1871.]		154,1								...			...			...			
		1872	901,6 / 82,3								...			...			...	1872		
13	Динабурго-Витебская [5 Октября 1866.]	1869	243	12.942.685 48	53.262 08						...			...			...	1869	13	Сумма расходовъ на построеніе Динабурго-Витебской дороги, относящаяся къ 1869 году, извлечена изъ „Сборника свѣд. о жел. дор.“ за 1868 и 1869 годы; по добавленіи къ этой суммѣ послѣдующихъ расходовъ, согласно сообщенію Правленія Динабурго-Витебской дороги, составилась показанная здѣсь сумма 1872 г.
		1872	Id.	15.080.372 14	62.059 14						...			...			...	1872		
14	Московско-Курская [7 Сентября 1868.]	1868	502,5	30.065.698 14	59.832 23						...			...			...	1868	14	Свѣдѣнія о суммѣ расходовъ на построеніе Московско-Курской дороги, составившейся къ 1871 году, извлечено изъ доклада Департамента Желѣзныхъ Дорогъ.
		1869	Id.	31.252.520 60	62.194 07						...			...			...	1869		
		1871	508,4 / 246,5	44.938.626 —	88.392 26						...			...			...	1871		
		1872	Id.								...			...			...	1872		
15	Варшаво-Тереспольская [24 Августа 1868.]	1869	193,7	9.354.815 41	48.295 38	1.870.506 47	9 656 71	20,00%	5.519.766 —	28.496 46	59,00%	839.750 50	4.335 31	8,98%	1.124.792 44	5.806 90	12,02%	1869	15	
		1872	Id.	9.405.358 62	48.556 30	1.881.700 77	9.714 51	20,01–	5.519.766 —	28.496 46	58,68–	955.062 49	4.930 62	10,15–	1.048.829 36	5.414 71	11,16–	1872		

1	2		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17			
№№ по порядку.	Названіе дорогъ и время ихъ открытія.		Длина дорогъ къ концу года.	Издержки на устройство дорогъ, первоначально и къ 31 Декабря 1871 года. Расходъ по устройству дорогъ. Вообще.	На версту дороги.	Распредѣленіе общаго расхода по его главнымъ статьямъ. Управленіе и общія издержки. Расходъ. Вообще.	На версту дороги.	Отношеніе его ко всему расходу.	Путь и его принадлежности. Расходъ. Вообще.	На версту дороги.	Отношеніе его ко всему расходу.	Станціи и постройки на дорогѣ. Расходъ. Вообще.	На версту дороги.	Отношеніе его ко всему расходу.	Подвижной составъ. Расходъ. Вообще.	На версту дороги.	Отношеніе его ко всему расходу.	Годы.	№№ по порядку.	Примѣчанія.
			в.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.		р. к.	р. к.		р. к.	р. к.		р. к.	р. к.				
16	Рязанско-Козловская. [5 Сентября 1866.]	1866	198,3	14.667.565 49	73.966 54	3.193.064 49	16.102 19	21,77%	7.602.771 —	38.339 74	51,84%	1.402.620 —	7.073 22	9,56%	2.469.110 —	12.451 39	16,83%	1866	16	
		1869	Id.	14.921.312 —	75.246 15	3.205.155 17	16.163 16	21,44–	7.644.746 72	38.551 42	51,23–	1.704.009 95	8.593 09	11,46–	2.367.400 16	11.938 48	15,87–	1869		
		1872	Id.	18.863.018 06	95.126 57	3.205.873 02	16.166 78	17,00–	10.154.628 43	51.208 31	53,84–	2.181.595 48	11.001 79	11,56–	3.320.921 12	16.746 95	17,60–	1872		
17	Лодзинская [20 Мая 1866.]	1866	26	1.054.142 97	40.543 96						...			...			...	1866	17	
		1869	Id.	1.081.642 97	41.601 65	160.348 57	6.167 25	14,83%	667.717 50	25.681 44	61,73%	113.779 82	4.376 14	10,52%	139.797 08	5.376 82	12,92%	1869		
		1872	Id.	1.100.918 05	42.343 —	113.453 46	4.363 59	10,31–	714.592 61	27.484 33	64,92–	113.983 96	4.384 00	10,36–	158.888 02	6.111 08	14,41–	1872		
18	Ряжско-Моршанская [2 Декабря 1867.]	1868	121,4	7.190.400 —	59.228 99	2.501.579 40	20.606 09	34,80%	3.031.759 68	24.973 30	42,16%	823.420 60	6.782 70	11,45%	833.640 32	6.866 90	11,59%	1868	18	
		1871	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.		
		1872	Id.								...			...			...			
19	Кіево-Брестская.																			
	Кіево-Жмеринскій участокъ.] Мая 1870.]	1870	278,1								...			...			...	1870	19	
		1872	Id.								...			...			...	1872		
20	Козлово-Воронежская [1 Февраля 1868.]	1868	167,2	12.350.000 —	73.863 63	4.123.098 26	24.659 67	33,38%	5.722.777 31	34.227 13	46,34%	1.030.820 41	6.165 19	8,35%	1.473.304 02	8.811 64	11,93%	1868	20	
		1872	Id.								...			...			...	1872		
21	Курско-Кіевская [14 Ноября 1868. — 30 Августа 1869. — Февраля 1870.]	1869	433	25.085.114 71	57.933 29	5.174.656 30	11.950 71	20,63%	13.145.866 18	30.359 97	52,40%	3.428.673 93	7.918 41	13,67%	3.335.918 30	7.704 20	13,30%	1869	21	
		1872	439	25.212.845 84	57.432 44	5.174.656 30	11.787 37	20,52–	13.178.851 14	30.020 16	52,27–	3.523.420 10	8.026 01	13,97–	3.335.918 30	7.598 90	13,24–	1872		
22	Орловско-Грязская,																			
	а) Елецко-Грязскій участокъ [30 Августа 1868.]	1868	103	7.046.765 50	68.415 19	2.560.330 —	24.857 57	36,33%	3.332.681 66	32.356 13	47,30%	413.753 84	4.017 02	5,87%	740.000 —	7.184 47	10,50%	1868	22	
	б) Елецко-Орловскій участокъ [13 Августа 1870.]	1870	180								...			...			...	1870		
		1872	283								...			...			...	1872		
23	Орловско-Витебская [24 Ноября 1868.]	1868	488	37.026.118 45	75.997 78						...			...			...	1868	23	
		1869	Id.	39.863.570 54	81.821 77	15.380.581 09	31.569 33	38,58%	15.051.806 63	30.894 51	37,76%	3.552.945 74	7.292 58	8,91%	5.878.237 08	12.065 35	14,75%	1869		
		1872	Id.	40.819.313 28	83.646 13	15.284.545 79	31.320 79	37,45–	15.002.485 33	30.742 80	36,75–	4.199.470 97	8.605 47	10,29–	6.332.811 19	12.977 07	15,51–	1872		
24	Шуйско-Ивановская [16 Сентября 1868; 5 Февраля 1871.]	1868	84	5.619.100 —	66.894 04	2.002.999 —	23.845 22	35,65%	2.568.151 —	30.573 22	45,70%	470.700 —	5.603 57	8,38%	577.250 —	6.872 03	10,27%	1868	24	
		1872	171	8.275.983 —	48.398 —	2.678.056 —	15.661 —	32,36–	3.947.967 —	23.088 —	47,77–	749.170 —	4.381 —	9,03–	900.790 —	5.268 —	10,84–	1872		
25	Риго-Митавская [21 Ноября 1868.]	1869	39	2.652.000 —	68.000 —	824.994 81	21.153 71	31,11%	1.068.922 70	27.408 27	40,30%	352.907 57	9.048 91	13,31%	405.174 92	10.389 11	15,28%	1869	25	
		1872	Id.	2.652.000 —	68.000 —	669.790 —	17.174 —	25,25–	873.569 —	22.399 —	32,94–	733.592 —	18.810 —	27,66–	375.049 —	9.617 —	14,15–	1872		

1	2		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17			
№№ по порядку.	Названіе дорогъ и время ихъ открытія.		Длина дорогъ къ концу года.	Издержки на устройство дорогъ, первоначально и къ 31 Декабря 1871 года. Расходъ по устройству дорогъ. Вообще.	На версту дороги.	Распредѣленіе общаго расхода по его главнымъ статьямъ. Управленіе и общія издержки. Расходъ. Вообще.	На версту дороги.	Отношеніе его ко всему расходу.	Путь и его принадлежности. Расходъ. Вообще.	На версту дороги.	Отношеніе его ко всему расходу.	Станціи и постройки на дорогѣ. Расходъ. Вообще.	На версту дороги.	Отношеніе его ко всему расходу.	Подвижной составъ. Расходъ. Вообще.	На версту дороги.	Отношеніе его ко всему расходу.	Годы.	№№ по порядку.	Примѣчанія.
			в.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.		р. к.	р. к.		р. к.	р. к.		р. к.	р. к.				
26	Поти-Тифлисская. [10 Октября 1872.]	1871	118								...			...			...	1871	26	
		1872	289,4								...			...			...	1872		
27	Курско-Харьковско-Азовская.																			
	а) Отъ Курска до Харькова [6 Іюля 1869.]	1869	230	10.304.544 85	44.802 37	1.025.173 —	4.457 25	9,95%	6.302.813 35	27.403 54	61,16%	1.199.058 50	5.213 35	11,64%	1.777.500 —	7.728 26	17,25%	1869	27	
	б) Отъ Харькова до Таганрога и Ростова-на-Дону [23 Декабря 1869.]		533	23.540.035 —	44.165 17	3.610.261 50	6.773 47	15,33–	14.612.825 50	27.416 18	62,08–	2.360.548 —	4.428 80	10,03–	2.956.400 —	5.546 72	12,56–			
			763	33.844.579 85	44.357 24	4.635.434 50	6.075 27	13,69–	20.915.638 85	27.412 37	61,80%	3.559.606 50	4.665 27	10,52%	4.733.900 —	6.204 33	13,99%			
		1872	763	36.169.661 91	47.404 54						..			...			...	1872		
28	Грязе-Царицинская [Отъ Грязей до Борисоглѣбска 4 Декабря 1869; до Царицина 25 Іюля 1871; Урюпинская вѣтвь 17 Декабря 1871.]	1872	625	36.875.737 44 мет.	59.001 18						...			...			...	1872	28	Стоимость сооруженія Грязе-Царицинской дороги (съ Урюпинскою вѣтвью) вычислена въ металлическихъ рубляхъ слѣдующимъ образомъ: по контрактамъ со строителями она опредѣлена въ 37.394.743 р. мет. При окончательномъ разсчетѣ со строителями, у послѣднихъ удержано было за недодѣлки 921.975 р. 10 к. кредитн. (См. Отчетъ Правленія за 1872 годъ). Изъ этой послѣдней суммы израсходовано на сооруженіе, по 1872 годъ включительно, 328,825 р. 88 коп., и затѣмъ осталось 593.149 р. 22 коп. кредитн., что равняется 519,005 р. 56 к. мет. Поэтому стоимость сооруженія показана 36.875.737 р. 44 к. мет. (37.394.743 р. — 519.005 р. 56 к.)
29	Козловско-Тамбовская [22 Декабря 1869.]	1869	68	5.780.438 99	85.006 46	2.071.297 25	30.460 25	35,83%	2.229.672 95	32.789 81	38,57%	703.050 —	10.338 97	12,16%	776.418 99	11.417 93	13,44%	1872	29	
30	Рыбинско-Бологовская [4 Іюня 1870.]	1870	280,1								...			...			...	1870	30	
		1872	Id.								...			...			...	1872		
31	Балтійская.																			
	а) Петергофскій участокъ:																			
	Отъ С.-Петербурга до Петергофа [21 Іюля 1857.]	1857	27,2								...			...			...	1857	31	Въ 1872 году въ составъ Балтійской желѣзной дороги вошла бывшая Петергофская дорога.
	Съ вѣтвью до Краснаго Села [14 Іюня 1859.]	1859	27,2 / 39,7	3.288.836 33	82.842 22	259.637 50	6.539 98	7,89%	1.241.760 59	31.278 60	37,76%	1.281.569 21	32.281 34	38,97%	505.869 03	12.742 30	15,38%	1859		
	Съ участкомъ до Ораніенбаума [7 Іюня 1864.]	1864	27,2 / 50,9	4.720.811 51	92.746 78	324.306 71	6.371 44	6,87–	2.080.282 64	40.869 99	44,07–	1.610.440 25	31.639 29	34,11–	705.781 91	13.866 06	14,95–	1864		
	б) Отъ Тосны до Балтійскаго порта [24 Октября 1870.]	1870	38,4 / 388,4	19.744.998 —	50.836 06						...			...			...	1870		
	Вѣтвь Гатчинская [12 Декабря 1872.]	1872	21,5								...			...			...	1872		
		1872	460,8	24.876.942 41	53.869 51						...			...			...	1872		
32	Харьково-Николаевская [Отъ Харькова до Кременчуга 15 Іюня 1871. — Отъ Кременчуга до Крюкова 25 Марта 1872. — Отъ Крюкова до Елисаветграда 8 Октября 1869.]	1871	38,4 / 243,1	14.086.292 27	57.730 70	5.462.500 —	22.387 80	38,78%	5.242,808 61	21.486 88	37,22%	1.583.475 —	648.964 —	11,24%	1.797.508 —	7.366 84	12,76%	1871	32	
		1872	380,2								...			...			...	1872		
33	Тамбовско-Саратовская [9 Августа 1870. — 15 Января 1871. — 3 Іюля 1871.]	1871	354	27.040.566 —	76.357 —	5.869,346 —	16.580 —	21,70%	15.367.925 —	43.412 —	56,83%	2.845.395 —	8.037 —	10,52%	2.957.900 —	8.355 —	10,95%	1871	33	
		1872	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.		
34	Московско-Брестская.																			
	а) Московско-Смоленскій участокъ [20 Сентября 1870.]		396,1								...			...			...	1870	34	
	б) Смоленско-Брестскій участокъ [16 Ноября 1871.]		631,7								...			...			...	1871		
		1872	1.027,8								...			...			...	1872		

1	2		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17			
№№ по порядку.	Названіе дорогъ и время ихъ открытія.		Длина дорогъ къ концу года.	Издержки на устройство дорогъ, первоначально и къ 31 Декабря 1871 года. Расходъ по устройству дорогъ. Вообще.	На версту дороги.	Распредѣленіе общаго расхода по его главнымъ статьямъ. Управленіе и общія издержки. Расходъ. Вообще.	На версту дороги.	Отношеніе его ко всему расходу.	Путь и его принадлежности. Расходъ. Вообще.	На версту дороги.	Отношеніе его ко всему расходу.	Станціи и постройки на дорогѣ. Расходъ. Вообще.	На версту дороги.	Отношеніе его ко всему расходу.	Подвижной составъ. Расходъ. Вообще.	На версту дороги.	Отношеніе его ко всему расходу.	Годы.	№№ по порядку.	Примѣчанія.
			в.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.		р. к.	р. к.		р. к.	р. к.		р. к.	р. к.				
35	Новоторжская [30 Мая 1870.]	1871	32,2	1.760.800 —	53.357 65	709.900 —	21.512 12	40,33%	611.230 30	18.522 22	34,71%	191.624 70	5.806 80	10,88%	248.045 —	7.516 51	14,08%	1871	35	
		1872	Id.								...			...			...	1872		
36	Либавская [4 Сентября 1871.]	1871	294	12.789.008 —	43.500 —	3.808.893 —	12.955 —	29,78%	5.368.557 —	18.260 —	41,99%	1.049.328 —	3.569 —	8,20%	2.562.230 —	8.715 —	20,03%	1871	36	
		1872	Id.								...			...			...	1872		
37	Новгородская (узкоколейная) [18 Мая 1871.]	1871	68,2	1.682.000 —	24.662 —	530.290 —	7.775 50	31,53%	680.660 —	9.978 88	40,46%	231.650 —	3.396 60	13,77%	239.500 —	3.511 73	14,24%	1871	37	
		1872	Id.[1]								...			...			...	1872		
38	Ряжско-Вяземская.																			
	а) Скопинско-Ряжскій участокъ [8 Декабря 1870.]	1871	43	1.584.100 —	36.839 53	233.883 —	5.439 14	14,77%	700.855 —	16.298 95	44,24%	226.912 —	5.277 02	14,32%	422.450 —	9.824 42	26,67%	1871	38	Стоимость Павелецкаго участка показана сходно контракту, заключенному, относительно его построенія, съ г. Варшавскимъ.
	б) Павелецкій участокъ [23 Октября 1872.]	1872	29,4	530.000 —							...			...			...	1872		
39	Вологодская (узкоколейная) [20 Іюня 1872.]	1872	191,1	3.456.030 72	18.084 93						...			..			...	1872	39	
40	Константиновская [1 Августа 1872.]	1872	85								...			...			...	1872	40	

Источниками свѣдѣній, показанныхъ въ этой таблицѣ, были: 1) относительно времени по 1869 г. включительно — данныя, заключающіяся въ подобной же таблицѣ, помѣщенной въ „Сборникѣ Свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ за 1868 и 1869 годы"; 2) относительно послѣдующаго времени — данныя, сообщенныя Правленіями желѣзныхъ дорогъ, или же (по тѣмъ дорогамъ, о которыхъ Правленія ничего не сообщили) свѣдѣнія, извлеченныя изъ отчетовъ Правленій. Такъ какъ нѣкоторыхъ данныхъ нельзя было извлечь изъ отчетовъ, а Правленія ихъ также не сообщили, то въ настоящей таблицѣ образовалось не мало пробѣловъ.

На основаніи сообщеній Правленій, въ настоящей таблицѣ показаны данныя относительно дорогъ: С.-Петербурго-Варшавской, Московско-Нижегородской, Варшаво-Вѣнской, Варшаво-Бромбергской, Риго-Динабургской, Московско-Ярославской, Рязанско-Козловской, Лодзинской, Ряжско-Моршанской, Орловско-Витебской, Шуйско-Ивановской, Риго-Митавской, Грязе-Царицинской, Харьково-Николаевской, Тамбовско-Саратовской, Новоторжской, Либавской, Новгородской и Ряжско-Вяземской.

Цифры, означающія протяженіе желѣзныхъ дорогъ, въ настоящей таблицѣ нѣсколько расходятся съ цифрами того же протяженія, показанными во II Отдѣлѣ Сборника (Общія и частныя свѣдѣнія о желѣзныхъ дорогахъ). Послѣднія заимствованы, главнымъ образомъ, изъ журналовъ коммиссій, свидѣтельствовавшихъ дороги предъ ихъ открытіемъ, а первыя означаютъ протяженіе дорогъ къ концу 1870, 1871 или 1872 годовъ, согласно источникамъ, упомянутымъ выше.

ПУТЬ И СТРОЕНІЯ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ,

КЪ 31 ДЕКАБРЯ 1872.

а) Путь и его принадлежности.

б) Станціи и ихъ принадлежности.

1. Дѣйствительная длина дороги (Главный путь. Вѣтви).
2. Нижнее строеніе дороги.
   a. Земляное полотно.
   b. Чугунныя трубы.
   c. Мосты. (До 5 саж. включительно въ отверстіи. Болѣе 5 саж. въ отверстіи и віадуки. Мостъ наибольшаго пролета съ желѣзными фермами).
3. Верхнее строеніе дороги.
   a. Баластный слой.
   b. Поперечины.
   c. Рельсы.
   d. Рельсовыя скрѣпленія.
   e. Переводы.
4. Станціи, по классамъ.
5. Постройки на станціяхъ.
   a. Жилые и пассажирскіе дома. b. Пассажирскія и товарныя платформы. c. Вагонные и товарные сараи. d. Паровозныя зданія. e. Мастерскія. f. Водоснабженія. g. Сараи и навѣсы для топлива. h. Магазины. i. Разныя постройки. j. Разныя механическія устройства.
6. Постройки на пути.
   a. Помѣщенія дорожной службы.
   b. Переѣзды чрезъ дорогу.
7. Сигналы:
   a. Оптическіе.
   b. Электромагнитный телеграфъ.

№№ по порядку.	НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ.	Дѣйствительная длина дороги (1). Главный путь.	Вѣтви.	ИТОГО.	Путь. — Нижнее строеніе дороги. Земляное полотно. Длина. На одинъ путь.	На два пути.	Ширина поверху.	Прямыя и кривыя части. Длина прямыхъ частей.	Длина закругленій, описанныхъ радіусами: Болѣе 500 саж.	Менѣе 500 саж.	Менѣе 150 саж.	Горизонтальныя части и уклоны. Длина горизонтальн. частей. Вообще.	На станціонныхъ площадкахъ.	Длина уклоновъ. Малыхъ до 0,006 с.	Большихъ отъ 0,006 с. до 0,01 с.	Болѣе 0,01 с.	Чугунныя трубы. Число трубъ. Вообще.	По размѣрамъ діаметра. Въ 0,5 саж.	Въ 0,33 саж.	Менѣе 0,33 саж.	Общая длина всѣхъ трубъ.	№№ по порядку.
		Версты.			Версты.		Пог. саж.	Версты.				Версты.		Версты.							Пог. саж.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	
	a) Правительственныя дороги.																					
1	Финляндская	446,12	11,99	458,11			4,28	355,12			...	116,39	...		...	...	...	...	...	..		1
2	Тересполе-Брестская	5,75	2,61	8,36	—	8,36	4,60	6,45	—	1,91	—	3,67	1,20	4,69	—	—	3	—	3	—	19,50	2
3	Ливенская (узкоколейная)	57,59	—	57,59	57,59	—	2,00	49,20	0,37	6,44	1,58	11.46	2,50	13,3	11,20	19,40	—	—	—	—	—	3
	b) Частныя дороги.																					
1	Царскосельская	25,00	6,47	31,47	31,47	—	1,72	30,54	—	0,48	0,45	6,47	2,84	25,00	—	—	2	—	2	—	7,00	1
2	С.-Петербурго-Варшавская [2]	1044,39	161,73 [3]	1206,12	—	1206,12	4,60	1006,63	184,38	15,11	—	443,89	...	762,23	—	—	278	86	187	5	2600,00	2
3	Московско-Нижегородская [2]	409,52	20,45 [4]	429,97	20,45	409,52	4,60	329,77	79,60	0,15	—	186,26	14,56	188,62	34,64	—	24	14	10	—	226,23	3
4	Николаевская [2]	604,00	15,135	619,135	15,135	604,00	4,44	575,18	28,82	—	—	52,17	—	536,83	15,00	—	16	11	5	—	121,60	4
5	Варшаво-Вѣнская	307,93 [5]	41,89	349,82	25,14	324,68	4,00	290,80	56,96	5,06	—	89,12	24,5	253,91	6,79	—	5	—	5	—	35,00	5
6	Варшаво-Бромбергская	130,72	7.20	137,92	7,20	130,72	4,00	121,93	14,38	1,61	—	57,47	6,65	71,68	7,76	—	37	7	20	10	288,00	6
7	Риго-Динабургская	203,90	9,87	213,77	9,87	203,90	4,29	177,35	36,42	—	—	40,01	11,41	173,76	—	—	1	1	—	—	22,00	7
8	Волго-Донская	72,20	0,03	72,23	—	72,23	4,42	59,20	13,03	—	—	13,84	—	40,79	9,98	7,62	6	—	6	—	45,00	8
9	Московско-Ярославская [6]	261,14	15,22	276,36	15,22	261,14	4,60	200,60	55,43	5,11	—	93,51	16,58	33,94	133,69	—	95	59	30	6	1470,00	9
10	Московско-Рязанская [7]	185,44	10,99 [8]	196,43	11,43	185,00	4,60	155,86	33,44	6,99	—	84,25	...	84,32	27,85	...	36	29	7	—		10
	a) Егорьевская вѣтвь	21,62	—	21,62	21,62	—	2,65	19,13	1,55	0,95	—	11,89	—	2,77	0,89	—	5	4	1	—		
	b) Зарайская вѣтвь	25,11	—	25,11	25,11	—	2,65	21,79	0,83	2,49	—	4,36	—	1,24	8,44	—	4	3	1	—		
11	Воронежско-Ростовская [9]						...				...		...		...	...	...	...	...	..		11
12	Одесская [10]			901,60	819,30	82,3	...				...		...		...	...	...	...	...	..		12
13	Динабурго-Витебская	244,53	—	244,53	243,62	0,91	2,57	202,51	3,97	34,58	3,47	13,75	0,77	135,53	95,25	—	—	—	—	—	—	13
14	Московско-Курская	502,29	5,37	507,66	0,60 [11]	507,06	4,60	394,66	90,50	22,81	... [12]	162,30	47,25	89,60	256,07	—	266,00	65,00	201,00	—	3884,00	14
15	Варшаво-Тереспольская	193,67	—	193,67	—	193,67	4,60	164,44	14,31	14,92	—	73,65	9,00	120,02	—	—	74	—	72	2	507,00	15
16	Рязанско-Козловская	198,33	6,00	204,33	6,00	198,33	4,50	167,54	26,30	4,16	—	71,43	9,50	60,53	66,04	—	58	34	—	24	243,00	16
17	Лодзинская	25,25	—	25,25	—	25,25	4,80	20,83	3,40	1,01	—	5,06	1,60	20,18	—	—	—	—	—	—	—	17
18	Ряжско-Моршанская	119,00	6,00	125,00	121,35	—	2,60	95,22	13,34	12,76	—	28,45	5,59	45,79	41,52	—	20	13	—	7	170.00	18
19	Кіево-Брестская [13]	248,98	29,18 [14]	278,16	278,16	—	2.75	227,45	47,41	3,29	—	89,06	14,97	76,85	112,24	—	30	26	4	—	356,00	19
20	Козлово-Воронежско-Ростовская [15]	760,73	11,00	771,73	—	771,73	4,60	548,04	118,51	93,86	0,32	241,98	31,95	225,18	304,57	—	195	66	129	—	2006,00	20
21	Курско-Кіевская [16]	438,80	—	438,80	—	438,80	4,60	388,32	50,48 (20–21, гр. 10–11)		—	196,41	27,92	125,86	110,73	—	96	40	56	—	1191,00	21
22	Орловско-Грязская	288,50	1,53	290,03	1,53	288,50	4,50	211,00	20,74	56,76	—	72,44	17,15	31,91	184,15	—	110	18	24	68	2200,00	22
23	Орловско-Витебская	488,00	1,63	489,63	403,00	86,63	2,50	407,80	61,10	19,10	—	214,82	80,91	121,09	152,09	—	220	81	139	—	1707,00	23
24	Шуйско-Ивановская	171,42	3,55	174,97	144,90	30,07	2,75 [17]	146,78	22,62	5,61	—	71,15	10,23	43,16	58,42	2,24	15	21	3	10	116,21	24
25	Риго-Митавская	38,91	—	38,91	—	38,91	4,50	32,98	5,75	0.17	—	18,93	11,358	19,75	0,22	—	8	8	—	—	40,00	25
26	Поти-Тифлисская	289,52	2,75	292,27	292,27	—	2,50	190,50	62,88	24,95	13,94	82,40	10,32	133,34	41,15	35,38	15	14	—	1	115,00	26
27	Курско-Харьково-Азовская	763,58	2,142	765,20	2,142	763,058	4,50	590,40	75,26	99,54	—	337,31	...	99,95	326,98	—	122	52	70	—	1718,00	27
28	Грязе-Царицынская	562,46	62,04 [18]	624,50	33,63	590,87	4,50 [19]	460,30	72,74	29,42	—	205,00	19,89	132,46	225,00	—	126	45	60	6	1716,02	28
29	Тамбовско-Козловская	68,00	—	68,00	—	68,00	4,50	63,05	1,53	3,42	—	25,50	7,00	15,19	26,60	—	22 [20]	9	13	—		29
30	Рыбинско-Бологовская	279,80	5,66	285,46	1,92	283,54	4,57	238,61	41,38	5,15	0,32	127,32	7,47	73,49	84,65	—	79	49	30	—	725,00	30
31	Балтійская [21]	437,54	4,50	442,04	403,08	38,96	2,73	388,12	45,47	8.11	—	189,33	30,70	152,68	104,66	—	12	—	12	—		31
32	Харьково-Николаевская	380,45	2,48	382,93	2,48	380,45	4,60	312,79	67,65 (31–32, гр. 10–11)		—	95,03	...	285,41 (31–32, гр. 15–17)			—	55 [22]	—	59	—	32
33	Тамбово-Саратовская [23]	352,16	1,99	354,15	—	354,16	4,60				...		...		...	...	...	48	—	50		33
34	Московско-Брестская	1023,00	5,00	1028,00	632,00	396,00	4,50 [17]	821,12	63,55	138,32	—	720,79	59,82	75,74	226,45	—	8	7	1	—	44,37	34
35	Новоторжская [24]	32,20	—	32,20	32,20	—	1,98	25,64	5,70	0,86	—	11,52	...	12,52	8,15	—	12	3	—	9		35
36	Либавская	294,00	—	294,00	—	294,00	4,60	230,55	41,04	22,412	—	117,52	14,67	103,54	69,32	3,58	47	21	26	—	426,87	36
37	Новгородская (узкоколейная)	68,32	—	68,32	66,72	1,60	2,00	62,50	1,83	3,98	—	31,39	4,16	36,02	0,90	—	...	...	...	..		37
38	Ряжско-Вяземская	42,31	0,71	43,02	39,92	3,10	2,75	29,73	10,53	2,76	—	17,82	2,71	7,02	18,00	—	5	1	4	—	23,60	38
39	Вологодская (узкоколейная)	191,07	1,31	192,38	191,07	1,31	2,00	158,00	14,20	18,87	—	60,24	—	26,40	104,43	...	...	...	...	..		39
40	Константиновская [25]						...				...		...		...	...	...	...	...	..		40

Примѣчанія

Прим. Цифры этой таблицы доставлены управленіями дорогъ, или взяты изъ отчетовъ.

1) Не считая станціонныхъ и разъѣздныхъ путей, показанныхъ далѣе (ст. 59).

2) По свѣдѣніямъ о состояніи пути къ 1 января 1872 г. По отчетамъ видно, что большихъ измѣненій не послѣдовало.

3) Отъ Ковно до Вержболова и кромѣ этого конныхъ путей — 6,18.

4) Въ томъ числѣ конныхъ путей — 14,79.

5) Главный путь:
отъ Варшавы до Границы —288,00
« Скерневицъ до Ловича — 19,93
Вѣтви: отъ Замбовицъ до Сосновца — 16,75.
въ частные заводы — 25,14.

6) Участокъ отъ Ярославля до Вологды, какъ узкоколейный, выдѣленъ.

7) По свѣдѣніямъ о состояніи пути къ 1 января 1871 г. Вѣтви къ Зарайску и Егорьевску выдѣлены.

8) Соединительныя вѣтви:
къ Никол. д. . . . . 3,73 в.
» рр. Москвѣ и Окѣ . . 2,10 »
» р. Окѣ . . . . 5,16 »
10,99 в.

9) Смотри Козлово-Воронежско-Ростовскую дорогу.

10) Свѣдѣнія правленіемъ не были доставлены; по отчету же нельзя было сдѣлать выборку данныхъ для этой таблицы.

11) Въ одинъ путь приложена Окская вѣтвь.

12) Только на станціонныхъ путяхъ и у стрѣлокъ.

13) Отъ Кіева до Жмеринокъ.

14) Вѣтви—къ Курско-Кіевской ж. д. и къ Бердичеву.

15) Правленіемъ были доставлены свѣдѣнія по обѣимъ дорогамъ вмѣстѣ.

16) По свѣдѣніямъ о состояніи пути къ 1 января 1871 года.

17) Для одного пути — 2,60.

18) Въ томъ числѣ: Урюпинская вѣтвь — 32,56 вер.

19) Для одного пути — 2,8.

20) Трубы не чугунныя, а бетонныя.

21) Взяты 3 участка:
a) отъ Тосны до Балтійскаго порта . 388,47 в.
b) » Петербурга до Ораніенбаума . 37,90 »
c) » Лигова до Краснаго . . . . . 11,17 »

22) Сюда входятъ трубы въ 36 дюйм. отверстіемъ.

23) Свѣдѣнія не были доставлены, по отчету же нельзя было пополнить многихъ графъ этой таблицы.

24) По свѣдѣніямъ о состояніи пути къ 1 января 1872 г.

25) Ни свѣдѣній, ни отчета за 1872-й годъ въ Ст. Отдѣлъ доставлено не было.

1	2	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37
		Путь. — Нижнее строеніе.														
		Малые мосты до 5 саж. въ отверстіи.						Большіе мосты болѣе 5 саж. въ отверстіи, и віадуки.								
		Съ каменными сводами.		Съ желѣзными фермами.		Съ деревянными фермами.		Съ каменными сводами.			Съ желѣзными фермами.			Съ деревянными фермами.		
№№ по порядку.	НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ.	Число.	Чистаго отверстія. п. с.	Число.	Чистаго отверстія. п. с.	Число.	Чистаго отверстія. п. с.	Число.	Чистаго отверстія. п. с.	Общая длина между берегов. устоями. п. с.	Число.	Чистаго отверстія. п. с.	Общая длина между береговыми устоями. п. с.	Число.	Чистаго отверстія. п. с.	Общая длина между береговыми устоями. п. с.
	a) Правительственныя дороги.															
1	Финляндская	—	—	1	1,00	49	114,57	—	—	—	5	...	...	11	231,59	..
2	Тересполе-Брестская	2	3,50	—	—	—	—	—	—	—	1	128,00	136,00	—	—	—
3	Ливенская (узкоколейная)	4	1,60	—	—	18	10,50	—	—	—	—	—	—	19	...	375,
	b) Частныя дороги.															
1	Царскосельская	—	—	—	—	27	...	—	—	—	1	12,00	12,00	—	—	—
2	С.-Петербурго-Варшавская	229	365,00	178	220,00	—	—	3	30,8	33,6	47	1.269,00	1.307,00	7	51,7	51,
3	Московско-Нижегородская	135	...	...	...	—	—	3	...	26,80	5	...	84	—	—	—
4	Николаевская	52	85,22	—	—	125	278,12	—	—	—	—	—	—	37	1.104,18	1.212,
5	Варшаво-Вѣнская	143	185,50	96	399,20	—	—	—	—	—	2	28,60	30,30	—	—	—
6	Варшаво-Бромбергская	24	30,70	31	62,50	—	—	1	5,36	5,35	8	53,86	63,57	—	—	—
7	Риго-Динабургская	154	132,74	3	3,42	37	20,22	—	—	—	5	121,40	168,00	—	—	—
8	Волго-Донская	6	12,00	6	14,00	6	6	—	—	—	2	25,00	25,00	—	—	—
9	Московско-Ярославская	—	—	27	59,00	—	—	—	—	—	12	203,75	270,95	—	—	—
10	Московско-Рязанская	27	29,85	20	26,73	—	—	—	—	—	14	275,51	...	—	—	—
	a) Егорьевская вѣтвь	—	—	—	—	1	0,75	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b) Зарайская вѣтвь	—	—	—	—	3	2,00	—	—	—	1	8,50	—	—	—	—
11	Воронежско-Ростовская. [2])		...		...		...		...	...		...	...		...	..
12	Одесская	..	...	..	...	..	...	..	...	...	..	...	...	..	...	..
13	Динабурго-Витебская	266	153,40	30	35,40	—	—	—	66,60	78,10	11	167,10	172,10	—	—	—
14	Московско-Курская	23	10,05	26	14,25	—	—	3	..	..	13	539,55	571,55	—	—	—
15	Варшаво-Тереспольская	2	2,00	28	41,00	4	1,78	—	—	—	7	68,80	72,50	—	—	—
16	Рязанско-Козловская	22	24,30	6	19,40	—	—	—	—	—	8	153,00	161,18	—	—	—
17	Лодзинская	11	...	2	4,00	5	...	—	—	—	1	6,00	6,00	—	—	—
18	Ряжско-Моршанская	—	—	—	—	30	27,70	—	—	—	—	—	—	6	88,20	89,
19	Кіево-Брестская	24	36,50	11	15,50	—	—	—	—	—	2	86,50	89,50	—	—	—
20	Козлово-Воронежско-Ростовская	—	—	76	152,50	44	71,00	—	—	—	7	450,56	482,80	4	50,00	50,
21	Курско-Кіевская	11	12,75	49	68,00	—	—	—	—	—	12	660,00	32,50	—	—	—
22	Орловско Грязская	—	—	6	17,00	44	21,15	—	—	—	9	112,54	438,29	—	—	—
23	Орловско-Витебская	24	33,00	44	103,90	—	—	—	—	—	16	403,00	430,71	—	—	—
24	Шуйско-Ивановская	59	63,35	5	16,50	20	8,95	—	—	—	4	85,46	87,83	—	—	—
25	Риго-Митавская	5	1,43	6	5,71	—	—	—	—	—	3	56,33	106,56	—	—	—
26	Поти-Тифлисская	139	108,85	82	204,53	119	56,02	—	—	—	83	...	1.690,76	—	—	—
27	Курско-Харьково-Азовская	155 [2])	35,38	98	154,00	73	36,50	—	—	—	21	368,14	371,34	—	—	—
28	Грязе-Царицынская	—	—	8	32,00	22	11,00	—	—	—	17	567,13	585,13	5	28,20	28,
29	Тамбовско-Козловская	—	—	3	9,00	3	1,50	—	—	—	3	70,00	70,00	—	—	—
30	Рыбинско-Бологовская	—	—	75	116,00	—	—	—	—	—	17	184,00	184,00	2	81,50	[illegible]
31	Балтійская	26	20,82	22	35,82	136	...	—	—	—	9	137.62	137,62	—	—	—
32	Харьково-Николаевская	54	64,75	12	37,35	—	—	—	—	—	10	481,20	...	14	520,50	[illegible]
33	Тамбово-Саратовская	8	7,70	3	14,00	—	—	—	—	—	13	242,00	...	—	—	—
34	Московско-Курская	349	189,90	73	169,00	213	104,65	—	—	—	37	546,50	552,75	—	—	—
35	Новоторжская	5	3,0	—	—	—	—	—	—	—	1	19,68	19,68	—	—	—
36	Либавсгая	4	3,75	22	15,50	66	33,49	—	—	—	10	153,00	153,00	—	—	—
37	Новгородская (узкоколейная)	—	—	—	—	25	75,00	—	—	—	1	14,50	16,50	4	79,50	79,
38	Ряжско-Вяземская	1	0,75	—	—	9	4,95	—	—	—	2	33,00	33,00	—	—	—
39	Вологодская (узкоколейная)	..	...	..	...	..	...	..	..	..	..	...	...	..	...	..
40	Константиновская	..	...	..	...	..	...	..	..	..	..	...	...	..	...	..

38	39	40	41	42	43	44	45	46		
Нижнее строеніе.										
Мостъ съ желѣзными фермами, имѣющій наибольшую длину пролета.										
				Устройство моста.		Вѣсъ погоннаго фута (въ пуд.)				
Названіе моста.	Длина всего моста (желѣзн. частей). п. с.	Длина пролета. п. с.	Общая длина всѣхъ пролетовъ. п. с.	На одинъ или на два пути фермы.	Съ ѣздою поверху или понизу	Желѣзныхъ фермъ.	Всѣхъ вообще желѣзныхъ частей моста.	Заводъ, на которомъ сдѣланы желѣзныя части моста.	№№ по порядку.	Примѣчанія.
....	...	...	...	...	...	...	...		1	
Бугскій	136,00	32,60	130,00	1	по́низу	61,00	106,00	Лильпопъ Рау и К° въ Варшавѣ.	2	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	
Чрезъ обв. каналъ.	13,09	12,00	12,00	2	по́низу	...	27,00	Коверилъ и К°.	1	
Нѣманскій.	153,02	36,86	152,22	2	по́низу	...	...	Гуэнъ и К°.	2	
Галицкій [1]).	157,88	{26,77 / 31,54	148,06	2	по́низу	...	...	Кайль и К°.	3	[1]) Чрезъ р. Клязьму.
....	...	...	...	...	...	...	...		4	
Пржешмскій.	16,80	7,14	14,28	1	по́верху	19,50	2290,55	Замойскаго.	5	
Пржисовскій.	17,00	7,43	14,86	1	по́верху	28,81	35,48	Борзига.	6	
Эвстскій.	44,00	10,00	40,00	2	по́верху	44,3	140,19	Вудсайдъ.	7	
Карповскій.	26,42	25,00	25,00	1	по́низу	38,72	52,43	Гуэнъ и К°.	8	
Патскій.	37,75	13,75	35,75	1	по́верху	...	86,45	Петто, Брассей и Бутсъ.	9	
Окинскій.	274,00	25,60	256,00	1	по́верху	...	...	Амер. Спст. Гау.	10	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Остриковскій.	9,40	8,50	8,50	1	по́верху	9,08	12,61	Струве.	—	[2]) Смотри № 20.
....	...	...	...	...	...	...	...		11	
....	...	...	...	...	...	...	...		12	
Дрисскій.	43,93	10,00	40,00	1	по́низу	26,66	35,87		13	
Зушскій.	31,43	30,00	30,00	2	по́низу	28,40	68,20	Струве.	14	
Желявскій.	16,45	7,50	15,00	2	по́верху	33,60	35,00	Англійскій.	15	
Раловскія.	26,24	25,00	25,00	2	по́низу	42,80	50,37	Кайль и К°.	16	
Куровскій.	6,40	6,00	6,00	1	по́верху	...	...	Лильпопъ Рау и К°.	17	
....	...	...	...	...	...	...	...		18	
Бугскій.	71,00	28,00	69,50	1	по́верху	...	...	Общ. де-Вріерь.	19	
Донской.	172,24	28,72	172,24	1	по́верху	...	43,18	Струве.	20	
Днѣпровскій.	503,00	43,46	478,00	1	по́низу	...	...	Струве.	21	
Воргольскій.	112,54	31,24	111,267	1	по́верху	...	...	Кайль в К°.	22	
Нинскій.	73,14	35,00	70,00	1	по́верху	...	...		23	
Уводской.	49,16	22,23	44,46	1	по́низу	40,03	52,10	Шнейдеръ Кресо.	24	
Аасвій.	76,14	25,06	75,142	1	id.	40,06	...	Байенталь, близь Кельна.	25	
Кутайскій.	128	...	...	...	по́верху	...	...	Жоржъ Уимъ.	26	
Сеймскій.	62,60	30,00	60,00	1	по́верху	...	...		27	
Медвѣдицкій	137,50	25,00[3])	130,00	1	по́низу	43,22	41,775	Князя Тенишева.	28	[3]) Двѣ средніе, а остальные четыре— по 20,00 саж.
Воронежскій.	30,00	33,00	30,00	1	по́низу	...	...		29	
Волжскій.	223,60	49,51	213,20	1	по́низу	54,00	216,02	Гуэнъ и К°.	30	
Лугскій.	69,02	33,81	67,62	1	по́верху	...	...		31	
Днѣпровскій.	451,00	41,00	451,00	1	по́верху	...	...		32	
Хоперскій.	75,00	...	...	1	...	...	...		33	
Березенскій.	79.40	25,00	75,00	1	по́низу	...	...		34	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	35	
Вилейскій.	69,02	34,00	68,00	1	по́верху	...	...	Лильпопъ и Рау въ Варшавѣ.	36	
Ксрестьскій.	18,50	5,50	16,50	1	по́верху	43,60	10,06	Тенишева въ Петербургѣ.	37	
Рановскій.	19,14	18,00	18,00	1	по́низу	25,38	36,64	Струве.	38	
....	...	...	...	...	...	...	...		39	
....	...	...	...	...	...	...	...		40	

1. №№ по порядку.	2. НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ.	47. Верхнее строеніе. Балластный слой. Толщина. п. с.	48. Балластный слой. Ширина поверху. п. с.	49. Поперечины. Длина. п. с.	50. Поперечины. Число. На версту	51. Поперечины. Число. Вообще.	52. Рельсы. Русскіе. Желѣзные. Число	53. Рельсы. Русскіе. Съ стальными головками. Число	54. Рельсы. Иностранные. Желѣзные. Число.	55. Рельсы. Иностранные. Стальные. Число.	56. Вышина рельсовъ. дюйм.	57. Длина. Главный путь. Въ одну колею. Версты.	58. Длина. Главный путь. Въ двѣ колеи. Версты.	59. Длина. Станціоныя, разъѣздныя и боковыя вѣтвы. Версты.
	a) Правительственныя дороги.													
1	Финляндская	0,28	1,56	1,28	1500	674,022	—	—	153.419	—	4,50	446,12	—	52,90
2	Тересполе-Брестская	0,25	1,73	1,25	1400	16.325	—	—	8.255	—	4,63	8,36	—	3,78
3	Ливенская	0,20	1,14	0,93	1575	100.422	—	—	21.678	—	4,00	56,92	—	6,64
	b) Частныя дороги.													
1	Царскосельская	...	...	1,53	1226	38 582	—	522	9.052	1.440	5,00	25,00	—	6,47
2	С.-Петербурго-Варшавская	0,18	1,75	1,29	1400	2,374.777	55.443	28.997	520.799	2.307	5,00	1.115,50	92,00	399,00
3	Московско-Нижегородская	0,25	1,78	1,25	1400	573.330	35.853	—	...	...	5,00	409,52	—	145,00
4	Николаевская	0,22 / 0,35	3,25	1,28	1400	1,958.054	3.971	62.527	342.827	80.488	5,00	—	604,00	190,61
5	Варшаво-Вѣнская	0,14	2,00	1,14	1166	589.040	—	—	505.180	—	4,84	247,61	60,32	136,92
6	Варшаво-Бромбергская	0,18	1,49	1,14	1166	180.757	—	—	...	—	4,84	130,72	—	24,303
7	Риго-Динабургская	0,21	3,28	1,28	1400	650.910	—	—	140.034	—	4,50	—	203,90	51,95
8	Волго-Донская	0,18	1,57	1,14	1400	147.962	4.758	1.359	...	—	5,00	60,00	12,23	24,52
9	Московско-Ярославская	0,25	1,75	1,25	1400	462.014	14.584	—	94.952	—	4,50 / 5,19	261,14	—	65,60
10	Московско-Рязанская	0,18	3,50	1,17	1400	530.936	17.698	...	124.509	10.799	4,91	2,64	182,80	68,23
	a) Егорьевская вѣтвь	0,18	1,67	1,17	1400	30.800	—	—	9.400	—	4,91	21,62	—	1,00
	d) Зарайская вѣтвь	0,18	1,67	1,17	1400	35.000	3.500	—	5.491	—	4,91	25,11	—	0,80
11	Воронежско-Ростовская 2)	...	...	...	...	...	...	..	...	...	...	...	...	...
12	Одесская	...	...	...	...	...	...	..	...	...	...	...	...	...
13	Динабурго-Витебская	0,21	1,57	1,30	1400	408.016	—	—	97.662	1.321	4.50 / 5,00	243,62	0,91	46,91
14	Московско-Курская	0,25	1,59 / 3,38	1,14	1400	1,237.679	103.572	37.420	166.220	—	4,50	261,29	241,00	141,81
15	Варшаво-Терёспольская	0,25	1,73	1,25	1200	250.000	—	—	152.660	—	4,63	193,68	—	30,82
16	Рязанско-Козловская	0,18	1,75	1,25	1400	316.812	4.350	—	151.480	1.001	5,00	—	198,33	44,58
17	Лодзинская	0,20	1,51	1,23	1168	30.368	—	—	8.656	—	4,87	25,25	—	3,68
18	Ряжско-Моршанская	0,21	1,44	1,25	1430	207.178	—	1.105	48.790	370	4,50 / 4,00	121,35	—	23,53
19	Кіево-Брестская	0,22	1,59	1,25	1400	449.400	—	—	114.030	—	4,50	278,49	—	43,69
20	Козлово-Воронежско-Ростовская	0,18	1,60	1,25	1400	1,090.422	—	—	...	—	4,80	781,73	—	104,28
21	Курско-Кіевская	0,18	1,73	1,14	1400	738.000	—	—	182.000	—	4,50	438,80	—	81,20
22	Орловско-Грязская	0,18	1,55	1,25	1400	470.400	—	—	...	—	5,00	288,30	0,20	47,30
23	Орловско-Витебская	0,22	1,50	1,14	1400	798.500	—	—	194.329	—	4,75	488,00	—	80,91
24	Шуйско-Ивановская	0,25	1,55	1,25	1400	256.762	—	—	69.925	—	4,75	174,97	—	18,32
25	Риго-Митавская	0,21	1,60	1,28	1400	70.375	—	—	17.088	—	4,50	38,91	—	11,35
26	Поти-Тифлисская	0,28	1,40	1,25	1225	387.982	—	—	...	—	4,72	289,52	—	27,20
27	Курско-Харьково-Азовская	0,22	1,44	1,25	1400	1,217.188	1.360.006*	..	4,962.012*	—	4,50	763,58	—	100,00
28	Грязе-Царицынская	0,18	1,56	1,75	1400	995.120	13.840	—	244.899	—	4,50 / 5,00	562,46	—	148,34
29	Тамбовско-Козловская	0,18	1,50	1,25	1400	115.290	—	—	28.825	—	4,50	68,00	—	14,35
30	Рыбинско-Бологовская	0,22	1,60	1,17	1400	411.062	—	—	...	—	4,50	279,80	—	71,59
31	Балтійская	0,20	1,50 / 3,28	1,17	1400	740.590	—	—	...	—	4,50 / 4.32	400,49	38,98	76,42
32	Харьково-Николаевская	0,25	1,50	1,28	1400	626.863	—	—	...	—	4,50	380,44	—	67,31
33	Тамбово-Саратовская	0,18	1,65	1,25	1400		..	..	...	—	4,50	...	—	...
34	Московско-Брестская	0,22	1,73	1,25	1400	1,640.800	—	—	417.315	—	4,50	1.023,00	—	170,50
35	Новоторжскяя	0,18	1,44	1,17	1400	52.634	—	—	6.850	—	4,50	32,20	—	5,39
36	Либавская	0,22	1,70	1,25	1400	460,110	—	—	...	—	5,00	294,00	—	34,65
37	Новгородская (узкоколейная)	0,20 / 0,15	1,14	0,93	1575	115.750	—	—	25.231	—	3,50	68,32	—	6,03
38	Ряжско-Вяземская	0,22	1,50	1,25	1400	70.856	—	—	18.060	—	4,50	43,02	—	5,60
39	Вологодская (узкоколейная)	0,15 / 0,25	1,15	0,93	1575	323.262	—	—	...	—	...	191,08	—	13,60
40	Константиновская	...	...	...	...		..	..	...	..	...	...	..	...

2. НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ.	60. Дороги. Рельсы. Общая длина всѣхъ рельсовыхъ путей, при шир. колеи: Въ 6 фут. Версты.	61. Въ 6 фут. Версты.	62. Менѣе 5 фут. Версты.	63. Вѣсъ погоннаго фута рельса. Пуды.	64. Общій вѣсъ рельсовъ. Пуды.	65. Рельс. скрѣпленія (вѣсомъ). Чугунныя подушки. Пуды.	66. Подкладки и костыли. Пуды.	67. Накладки и слѣдующіе къ нимъ болты. Пуды.	68. Переводы. Число. Стрѣлки.	69. Крестовины. Чугунныя.	70. Крестовины. Желѣзныя и стальныя.	№№ по порядку.	Примѣчанія.
a) Правительственныя дороги.													
Финляндская	—	499,02	—	0,60	1,047.922	—	153.413 1)	306.826	332	65	272	1	1) Штукъ.
Тересполе-Брестская	—	12,14	—	0,62	53.420	—	1,800,00	2.420	17	—	20	2	
Ливенская	—	—	63,76	0,42	186.339	—	65,88	11.314	57	57	—	3	
b) Частныя дороги.													
Царскосельская	31,47	—	—	0,63	144.729	—	4.714	7,842	18	—	18	1	
С.-Петербурго-Варшавская	—	1,696,27	7,74	0,66	7,875.000	—	269.670	439.370	1438	150	1288	2	
Московско-Нижегородская	—	554,52	—	0,66	2,609.002	—			505	108	397	3	
Николаевская	—	1.398,61	—	0,64	6,255.772	—	261.156	430.476	745	120	698	4	
Варшаво-Вѣнская	—	—	505,180	0.64	2,272.754	18.390	44.203,25	95.479,02	542	203	351	5	
Варшаво-Бромбергская	—	—	155,023	0,64	697.433	...	13.564	29.299	131	29	107	6	
Риго-Динабургская	—	469,62	—	0,61 / 0,65	2,005.759	—	76.147	78.438	292	227	129	7	
Волго-Донская	—	108.98	—	0,65	495.886	—	18.582,75	20.928	104	99	5	8	
Московско-Ярославская	—	326,74	—	0,65	1,459.315	—	45.930	59.053	192	—	192	9	
Московско-Рязанская	—	437,17	—	0,65	1,989.123	—	59.018	43.717	28	...	280	10	
a) Егорьевская вѣтвь	—	22,62	—	0,65	30.050	—	5.315	3.044	8	—	8		
d) Зарайская вѣтвь	—	25,91	—	0,65	56.875	—	5.083	2.850	6	—	6		2) См. № 20.
Воронежско-Ростовская 2)	..		..	..		..			...	...	...	11	
Одесская	..		..	..		..			...	...	...	12	
Динабурго-Витебская	—	291,44	—	0,55	1,235.078	—	53.949	56.423	220	—	229	13	
Московско-Курская	—	885,10	—	0,67	4,192.166	—	119.224	162.491	616	—	871	14	
Варшаво-Терёспольская	—	224,50	—	0,62	928.940	—	33.200	44.800	104	—	138	15	
Рязанско-Козловская	—	441,24	—	0,67	2,066.320	—	62.024	86.944	224	—	284	16	
Лодзинская	—	—	28,93	0,65	131.841	—	3 356,25	5.464,75	25	—	25	17	
Ряжско-Моршанская	—	144,88	—	0,65	574.456	—	13.176	20.585	82	—	82	18	
Кіево-Брестская	—	322,18	—	0,65	1,425.375	—	57.015,16	50.518,53	172	—	172	19	
Козлово-Воронежско-Ростовская	—	896,01	—	0,65	3,647.947	202	59.524	218.556	483	483	...	20	
Курско-Кіевская	—	520,00	—	0,66	2,402.400	—	80.200	93.600	322	—	322	21	
Орловско-Грязская	—	336,00	—	0,65	1,528.800	—	403.200	63.840	203	119	84	22	
Орловско-Витебская	—	568;91	—	0,57	2,289.863	—	76.930	124.250	383	193	211	23	
Шуйско-Ивановская	—	193,29	—	0,67	909.026	—	27.162	33.837	91	37	54	24	
Риго-Митавская	—	50,27	—	0,65	245.307	—	4.825,7	8.706	51	8	43	25	
Поти-Тифлисская	—	316,72	—	0,66	731.623,20	—	38.840,50	69.156,20	146	—	146	26	
Курско-Харьково-Азовская	—	863,05	—	0,65	3,955.861	—	114.031	140.246	401	762	—	27	
Грязе-Царицынская	—	710,80	—	0,60 / 0,68	3,182.490	—	8.908	86,001	366	—	366	28	
Тамбовско-Козловская	—	82,35	—	0,65	364.725	—	7.600	14.412	63	—	63	29	
Рыбинско-Бологовская	—	351,39	—	0,66	1,641.168	4.125	39.280	427.213	227	227	—	30	
Балтійская	—	554,97	—	0,66 / 0,60	2,142.461	—			311	48	269	31	
Харьково-Николаевская	—	447.76	—	0,64		—			344	344	—	22	
Тамбово-Саратовская	..		—	0,65		—				194		33	3) Кромѣ того на укладку новыхъ путей израсходовано въ 1872 г. — 258.134 шт.
Московско-Брестская	—	1.193.50	—	0,65	5,509.360	—	195.521 3)	213.741 4)	494	494	—	34	
Новоторжскяя	—	37,40	—	0,65	85.531	—			26	—	26	35	
Либавская	—	338,65	—	0,65	1,495.376,70	46,05	81.977	86.947	149	150	—	36	4) Израсходовано въ 1872 г. еще 81.516 шт. вѣсъ которыхъ въ отчетѣ не показанъ.
Новгородская (узкоколейная)	—	—	74,35	0,37	194.810	—	5.830	7.935	41	—	41	37	
Ряжско-Вяземская	—	48,62	—	0,65	234.780	325	8.749	9.826	30	30	—	38	
Вологодская (узкоколейная)	—	—	204,68	0,37	542.864	—	21:909	20.957	78	—	82	39	
Константиновская	..			..		..			...	...	...	40	

№№ по порядку	Названія дорогъ	Станціи. Число станцій, по классамъ: I.	II.	III.	IV.	V. Полу-станціи.	VI. Крытыя пассажирскія платформы.	Общее число станцій и остановочныхъ пунктовъ	Разныя постройки и другія устройства при станціяхъ и промежуточныхъ остановочныхъ пунктахъ. Жилые дома. Число	Жилые дома. Площадь занимаемая ими, кв. саж.	Пассажирскіе дома. Число	Пассажирскіе дома. Площадь занимаемая ими, кв. саж.	Крытыя пассаж. платформы. Число	Крытыя пассаж. платформы. Площадь занимаемая ими, кв. саж.	Вагонные сараи. Число	Вагонные сараи. Площадь занимаемая ими, кв. саж.
1	2	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85
	a) Правительственныя дороги.															
1	Финляндская	1	3	13	24	5	—	46	97		44		—	—	3	....
2	Тересполе-Брестская	1	—	—	—	1	—	2	1	40,00	1	80,00	—	—	—	—
3	Ливенская (узкоколейная)	1	1	1	2	—	—	5	18	270,00	5	257,00	—	—	1	40,90
	b) Частныя дороги.															
1	Царскосельская	1	2	1	—	1	—	5	12	301,00	4	1.597,00	4	836,00	1	203,00
2	С.-Петербурго-Варшавская	8	6	14	32	36	—	96	427	10.165,00	93	10.702,00	—	—	11	3.990,00
3	Московско-Нижегородская	3	2	4	17	5	—	31	117	2.464,51	31	3.235,90	—	—	3	1.052,14
4	Николаевская	5	4	9	19	17	—	54	250	8.750,00	54	4.860,00	18	2122,00	14	3.284,00
5	Варшаво-Вѣнская	5	2	9	9	5	—	30	58		29	3.213,40	5	2901,40	7	907,25
6	Варшаво-Бромбергская	1	2	—	5	1	—	9	11	496,76	8	957,32	1	212,50	3	236,00
7	Риго-Динабургская	1	4	5	6	2	—	18	31	691,70	19	970,24	—	—	1	90,00
8	Волго-Донская	1	1	—	3	1	—	6	34	1.123,00	5	187,00	2	260,00	2	270,00
9	Московско Ярославская	2	3	—	12	—	4	21	22	865,00	19	1.886,00	4	10,60	3	586,80
10	Московско-Рязанская	3	1	6	8	—	—	18	54	2.728,89	18	1.513,64	—	—	3	874,50
	a) Егорьевская вѣтвь	—	1	1	—	1	—	3	2	181,00	1	40,00	—	—	—	—
	b) Зарайская вѣтвь	—	1	1	—	—	—	2	2	181,00	1	40,00	—	—	—	—
11	Воронежско-Ростовская [1])	..	..	..	..	..	..	..	..		..		..		..	....
12	Одесская	..	..	..	..	..	..	..	..		..		..		..	....
13	Динабурго-Витебская	2	4	5	8	—	1	20	354	5.686,00	19	1.270,00	1	98,70	5	745,00
14	Московско-Курская	5	3	7	12	23	—	50	93	4.802,00	26	3.916,00	—	—	3	515,12
15	Варшаво-Тереспольская	1	5	5	—	2	—	13	9	424,00	11	923,00	—	—	2	490,00
16	Рязанско-Козловская	1	4	5	—	7	—	17	45	1.100,50	16	734,11	—	—	3	370,00
17	Лодзинская	—	—	2	—	1	—	3	3		3	175,38	—	—	1	76,85
18	Ряжско-Моршанская	2	1	4	—	—	3	10	24	2.300,00	6	361,00	2	54,00	2	280,00
19	Кіево-Брестская	1	1	3	9	1	—	15	36	938,24	14	1.172,66	—	—	4	456,63
20	Козлово-Воронежско-Ростовская	1	7	8	24	4	2	46	65	3.423,61	38	3.162,35	2	188,04	2	723,05
21	Курско-Кіевская	3	2	4	12	—	1	22	25	1.040,00	21	1.490,00	1	10,00	2	182,00
22	Орловско-Грязская	1	5	9	1	—	1	17	32	1.280,00	15	840,00	2	494,40	2	175,00
23	Орловско-Витебская	1	4	4	12	21	1	43	47	3.196,00	40	1.572,00	4	80,00	3	....
24	Шуйско-Ивановская	—	3	2	4	—	2	11	13	449,00	9	544,39	—	—	2	158,08
25	Риго-Митавская	1	1	1	—	—	—	3	1	35,62	3	542,96	1	63,86	2	141,00
26	Поти-Тифлисская	2	—	—	1	19	—	22	4	95,5	15	259,00	—	—	2	162,00
27	Курско-Харьково-Азовская	2	7	6	22	7	4	48	62	2.480,00	44	2.479,80	—	—	2	367,00
28	Грязе-Царицынская	1	6	7	15	3	—	32	50	1.919,50	30	2.227,56	1	54,00	3	324,20
29	Тамбовско-Козловская	1	—	3	—	—	—	4	8	256,00	3	256,00	—	—	1	130,60
30	Рыбинско-Бологовская	—	2	3	7	11	—	23	16	764,87	22	1.035,94	1	360,00	—	—
31	Балтійская	2	5	6	14	4	4	35	37	1.124,00	27	1.822,90	13	670,00	8	806,00
32	Харьково-Николаевская	5	—	5	10	5	1	26	20		25	493,38	—	—	5	....
33	Тамбово-Саратовская	1	4	4	8	—	—	17	25		22[2])		..		2	280,00
34	Московско-Брестская	1	10	8	30	9	1	59	103	4.120,00	48	3.253,95	3	662,50	1	111,67
35	Новоторжская	—	—	2[3])	1	—	—	3	5	278,75	2	108,00	—	—	1	85,50
36	Либавская	1	3	4	7	4	—	19	17	744,60	19	1.664,29	—	—	1	22,50
37	Новгородская (узкоколейная)	—	2	—	2	1	1	6	2	57,33	5	178,59	1	62,00	—	—
38	Ряжско-Вяземская	—	1	—	2	—	—	3	4	160,00	2	208,79	—	—	—	—
39	Вологодская (узкоколейная)	2	2	2	4	—	—	10	6		..		..		..	....
40	Константиновская	..	..	..	..	..	..	..	..		..		..		..	....

Названія дорогъ	Товарные сараи. Число	Товарные сараи. Площадь занимаемая ими, кв. саж.	Товарныя платформы. Число: Крытыя	Открытыя	Вообще	Товарныя платформы. Площадь занимаемая ими, кв. саж.	Паровозныя зданія. Число	Паровозныя зданія. Площадь занимаемая ими, кв. саж.	Помѣстительность (число паровозовъ)	Мастерскія. Число	Площадь занимаемая мастерскими, кв. саж.	Помѣщеніе, достаточное для одноврем. починки: Паровозъ (число)	Вагоновъ (число)	№№ по порядку	Примѣчанія.
	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98		
a) Правительственныя дороги.															
Финляндская	38		...	...	...		11		...	2		..	..	1	
Тересполе-Брестская	2	75,00	—	5	5	220,00	1	80,00	4	—	—	—	—	2	
Ливенская (узкоколейная)	—	—	5	—	5	411,00	2	142,61	7	1	119,00	4	—	3	
b) Частныя дороги.															
Царскосельская	1	40,00	2	—	2	60,00	1	89,25	5	2	300,00	2	6	1	
С.-Петербурго-Варшавская	61	3.991,00	—	76	76	12.437,00	28	6.710,00	227	11	5.750,00	..	..	2	
Московско-Нижегородская	27	1.205,00	13	32	45	5.508,24	13	2.523,51	97	6	4.193,62	34	82	3	
Николаевская	46	9.899,00	50	37	87	5.217,00	29	9.427,00	244	10	1.094,00	30	—	4	
Варшаво-Вѣнская	29	2.653,00	—	17	17	2.678,50	9	1.759,00	105	11	2.807,55	30	93	5	
Варшаво-Бромбергская	8	503,40	—	11	11	3.049,00	3	290,10	14	1	265,65	..	..	6	
Риго-Динабургская	23	3.464,42	—	22	22	1.255,29	7	7.088,00	48	9	1.944,00	12	40	7	
Волго-Донская	4	300,00	—	—	—	—	2	650,00	10	2	460,00	..	..	8	
Московско Ярославская	14	495,90	9	14	23	2.353,70	7	1.328,18	50	3	454,32	13	26	9	
Московско-Рязанская	18	1.629,00	10	13	23	6.161,60	8	1.169,00	47	2	1.528,93	14	73	10	1) См. № 20.
a) Егорьевская вѣтвь	2	—	19	—	—		1	73,50	2	—	—	—	—		
b) Зарайская вѣтвь	—	—	—	1	—	108,50	1	73,50	2	—	—	—	—		
Воронежско-Ростовская [1])	..		..	..	..		..		...	..		..	..	11	
Одесская	..		..	..	..		..		...	..		..	..	12	
Динабурго-Витебская	10	838,00	1	5	6	1.230,00	9	1.371,00	73	2	2.216,00	22	43	13	
Московско-Курская	8	744,00	5	18	23	6.500,00	17	2.905,00	121	10	4.264,80	26	42	14	
Варшаво-Тереспольская	12	432,00	—	19	19	695,00	4	480,00	24	1	744,00	6	10	15	
Рязанско-Козловская	2	240,00	10	22	32	3.700,00	7	640,50	59	4	1.030,00	9	20	16	
Лодзинская	1	81,96	—	2	2		2	50,40	4	1	16,61	1	3	17	
Ряжско-Моршанская	—	—	11	16	27	9.459,00	3	1.091,00	16	2	1.540,00	3	12	18	
Кіево-Брестская	5	240,00	13	23	36	2.438,00	6	1.164,65	56	3	2.727,64	22	84	19	
Козлово-Воронежско-Ростовская	8	1.253,80	35	37	72	45.705,73	20	3.399,93	126	2	740,42	29	30	20	
Курско-Кіевская	4	320,00	20	21	41	5.440,00	9	1.117,23	64	5	1.650,00	24	36	21	
Орловско-Грязская	5	180,00	17	16	33	2.540,00	8	1.257,35	40	2	931,12	8	15	22	
Орловско-Витебская	5	1.200,00	7	15	22	2.520,00	12	3.156,00	94	4		12	20	23	
Шуйско-Ивановская	7	315,29	5	8	13	1.558,00	5	632,80	24	1	137,16	—	—	24	
Риго-Митавская	3	252,04	—	2	2	226,14	2	233,40	8	2	660,60	6	14	25	
Поти-Тифлисская	10	790,00	—	9	9	316,00	5	402,74	32	1	740,00	6	30	26	
Курско-Харьково-Азовская	6	500,00	25	37	62	8.220,00	17	3.690,00	118	2	1.194,00	..	..	27	
Грязе-Царицынская	3	279,68	32	22	54	5.296,96	12	1.996,20	82	2	1.730,00	14	19	28	
Тамбовско-Козловская	1	80,00	5	4	9	960,00	2	122,00	10	1	184,00	2	10	29	
Рыбинско-Бологовская	—	—	18	21	39	1.837,00	9	977,10	63	4	1.068,87	9	20	30	
Балтійская	6	310,00	15	23	38	1.873,00	13	1.125,00	64	4	1.500,00	10	25	31	
Харьково-Николаевская	27	4.353,00	1	24	25		8		54	4		—	—	32	
Тамбово-Саратовская	..		..	..	..		6	1.380,00	53	5	1.445,00	20 (вмѣстѣ)		33	2) Въ томъ числѣ 5 рабоч. казармъ.
Московско-Брестская	2	120,00	49	49	98	7.177,50	19	4.015,68	136	4	3.428,42	24	50	34	3) Въ этомъ числѣ — станція Николаевской дороги, куда примыкаетъ Новоторжская.
Новоторжская	—	—	1	1	2	144,00	2	205,50	5	—	—	—	—	35	
Либавская	4	298,80	—	19	19	900,00	7	982,80	36	1	1.112,40	—	—	36	
Новгородская (узкоколейная)	4	264,50	1	3	4	350,00	2	133,83	8	1	72,00	1	1	37	
Ряжско-Вяземская	1	50,00	4	3	7	480,00	2	200,60	6	1	101,30	1	—	38	
Вологодская (узкоколейная)	5	193,04	1	10	11	412,18	..		...	..		..	..	39	
Константиновская	..		..	..	..		..		...	..		..	..	40	

Разныя постройки и другія устройства на станціяхъ и остановочныхъ пунктахъ.

Постройки на станціяхъ. — Разныя механическія устройства.

№№ по порядку (1)	НАЗВАНІЯ ДОРОГЪ (2)	99. Водоснабженіе: Изъ рѣкъ или озеръ, число	100. Изъ колодцевъ или запрудъ, число	101. Площадь занимаемая зданіями: Водоподъемными, кв. с.	102. Водоемными, кв. с.	103. Кубическое содержаніе емкости танковъ, куб. с.	104. Средства для дѣйствія ихъ: Паръ, число	105. Люди или другія силы, число	106. Гидравлическіе краны: Въ паровозномъ зданіи, число	107. На пути, число	108. Сараи и крытые навѣсы для топлива: Число	109. Площадь занимаемая ими, кв. с.	110. Магазины: Число	111. Площадь занимаемая ими, кв. с.	112. Отхожія мѣста, число	113. Конюшни, число	114. Погреба, число	115. Колодцы, число	116. Стрѣлочныя бутки, число	117. Кочегарныя ямы при станціяхъ, на пути, число	118. Выѣзды при товарныхъ платформахъ, число	119. Передвижныя телѣжки: Число	120. Общая длина, п. с.	121. Поворотные круги: Большіе, число	122. Малые, число	123. Вѣсовые помосты, число	124. Подъемные краны, число	125. Газовые заводы, число	№№ по порядку
	a) Правительственныя дороги.																												
1	Финляндская	...	...				..	..	..	..	30		...		...	..	...	...	...	..	..	..	...	17	—	7	3	3	1
2	Тересполе-Брестская	—	1	—	14,00	3,00	—	4	2	—	1	50,00	—	—	1	—	—	2	3	1	5	—	—	1	—	—	—	—	2
3	Ливенская (узкоколейная)	2	3	30,00	16,00	18,00	5	—	2	—	—	—	1	16,00	12	—	11	—	2	—	2	—	—	—	—	2	—	—	3
	b) Частныя дороги.																												
1	Царскосельская	2	2	—	77,00	11,50	2	1	—	—	2	402,00	2	95,00	24	—	9	3	8	—	3	1	5,66	2	—	—	—	1	1
2	С.-Петербурго-Варшавская	37	43			576,00	54	26	..	49	—	—	23		71		...	896	243	40	..	11	40,70	49	21	15	2	6	2
3	Московско-Нижегородская	12	12	365,31	200,66	211,20	18	6	15	11	—	—	5	795,52	42	—	—	32	82	4	33	4	19,25	5	33	12	4	—	3
4	Николаевская	30	—	852,48	227,45	628,91	30	—	65	22	27	648,00	68	1.224,41	273	46	49	282	200	—	—	—	—	13	23	10	6	—	4
5	Варшаво-Вѣнская	2	30	231,10	82,20	102,00	13	14	71	34	8	1.515,70	22	2.276,50	42	10	49	44	75	16	14	8	1,30	10	7	7	5	1	5
6	Варшаво-Бромбергская	1	6	145,43	—	8,00	2	5	3	14	7	170,40	5	763,50	18	10	4	20	19	13	8	3	13,00	6	—	5	1	—	6
7	Риго-Динабургская	1	14			43,08	5	10	16	6	15	1.374,80	—	—	20	25	4	21	3	23	14	6	94,00	6	5	3	3	1	7
8	Волго-Донская	4	2	9,00	38,00	41,24	5	1	5	4	—	—	5	208,00	9	5	5	3	9	6	—	—	—	3	—	2	1	—	8
9	Московско-Ярославская	7	11	135,84	245,00	73,00	11	7	3	2	6	600,00	1	88,71	18	10	107	115	54	11	25	1	4,50	4	3	6	—	—	9
10	Московско-Рязанская	8	3	—	—	78,00	10	1	—	13	7	552,14	3	—	85	—	55	—	80	49	—	31		1	51	8	6	...	10
	a) Егорьевская вѣтвь	—	1	—	1	78,00	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—	—	—	—	1	—	—	—	
	b) Зарайская вѣтвь	—	1	—	1	78,00	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—	—	—	—	2	—	—	—	
11	Воронежско-Ростовская.[2])	...	...				..	..	..	..	...		...		...	...	...	...	...	..	..	..		..	..	..	..	...	11
12	Одесская	...	...				..	..	..	..	...		...		...	...	...	...	...	..	..	..		..	..	..	..	...	12
13	Динабурго-Витебская	12	6	93,00	152,00	55,53	15	3	32	22	11	88,00	2	151,00	23	1	13	220	45	30	13	7	28,00	6	7	2	—	—	13
14	Московско-Курская	9	32	378,00	232,70	295,00	35	6[1])	15	66	4	121,00	4	426,00	53	6	72	216	87	3	82	2	—	10	14	5	—	—	14
15	Варшаво-Тереспольская	—	12	—	168,00	114,00	1	44	12	—	6	320,00	2	450,00	20	1	2	12	10	3	13	3	4,50	5	—	3	2	—	15
16	Рязанско-Козловская	10	5	190,65	52,70	50,00	15	—	13	8	5	300,00	2	90,00	17	4	33	175	45	4	10	1	16,20	5	6	3	2	1	16
17	Лодзинская	—	2	75,20	—	8,56	2	—	—	2	—	—	1	84,56	3	—	2	1	—	—	1	2	1,50	2	—	—	—	—	17
18	Ряжско-Моршанская	5	2	66,00	48,25	180,00	3	4	7	12	—	—	2	39,00	44	7	59	74	34	—	16	—	—	4	1	2	—	—	18
19	Кіево-Брестская	8	6	188,96	121,84	122,40	14	..	56	10	...	143,00	5	331,10	30	38	26	18	38	5	18	3	12,00	5	3	2	1	—	19
20	Козлово-Воронежско-Ростовская	16	20	787,39	129,15	239,10	32	4	28	28	...		2	153,42	33	...	75	8	153	5	72	3	—	12	4	7	1	—	20
21	Курско-Кіевская	6	15	336,40	51,80	134,11	20	1	26	19	—	—	1	58,00	20	3	40	20	72	40	9	1	9,00	9	20	2	3	—	21
22	Орловско Грязская	5	10	48,00	48,00	100,00	14	1	15	12	9	50,00	1	50,00	14	6	18	29	45	1	33	—	83,67	5	1	1	—	—	22
23	Орловско-Витебская	17	22	300,00	385,00	291,50	37	2	—	39	—	—	3	900,00	19	45	23	122	73	4	42	3	2,50	11	4	—	—	—	23
24	Шуйско-Ивановская	2	6	119,50	165,21	63,82	7	1	6	6	—	—	1	27,72	8	—	6	10	24	—	8	—	—	3	2	3	—	—	24
25	Риго-Митавская	1	2	3,00 (101–102 вмѣстѣ)		2,10	2	1	2	—	2	81,03	1	43,50	10	—	2	3	10	6	3	3	45,00	2	3	2	2	—	25
26	Поти-Тифлисская	1	12	9,00	48,80	29,25	1	11	—	12	—	—	—	—	7	—	3	11	—	—	3	—	—	4	—	—	2	—	26
27	Курско-Харьково-Азовская	13	26	397,80	184,86	220,40	39	—	34	30	—	—	—	—	200	2	54	60	140	—	52	—	—	6	3	6	—	—	27
28	Грязе-Царицынская	7	23	633,85	250,48	161,25	28	4	15	54	5	118,80	1	43,75	89	2	78	12	62	50	16	2	57,00	7	7	3	—	—	28
29	Тамбовско-Козловская	1	3	68,64	31,35	6,00	3	1	7	2	—	—	1	30	3	1	12	4	14	—	3	—	—	2	—	1	1	—	29
30	Рыбинско-Бологовская	11	1	165,00	105,60	84,00	12	—	24	9	3	27	1	29,25	267	—	19	231	71	—	23	1	5,25	5	—	—	—	—	30
31	Балтійская	13	10			147,61	20	3	30	15	1	40,00	22	275,00	29	2	22	19	73	4	24	4	16,00	12	1	5	3	1	31
32	Харьково-Николаевская	—	22			153,15	12	10	20	35	...		22		...	...	...	...	...	..	..	..		9	—	—	..	...	32
33	Тамбово-Саратовская	10	7				..	..	2	14	...		2		...	...	...	...	100	..	..	..		5	3	2	..	...	33
34	Московско-Курская	12	38	896,53	461,62	372,00	49	1	32	32	—	—	—	—	48	—	10	559	115	—	52	4	18	12	8	2	2	—	34
35	Новоторжская	1	1	23,56	3,14	10,96	1	1	—	—	—	—	1	12,50	2	3[2])	1	3	—	—	—	—	—	2	—	2	—	—	35
36	Либавская	—	—				3	16	—	—	32				16		12	60	32	38	—	2		4	—	...	1	—	36
37	Новгородская (узкоколейная)	—	4	8,40	16,00	7,43	—	4	3	—	—	—	1	14,52	5	—	4	—	4	—	4	—	—	2	—	—	—	—	37
38	Ряжско-Вяземская	—	3	14,58	15,42	21,00	2	1	2	1	—	—	1	6,30	2	—	3	—	7	1	6	—	—	2	—	—	—	—	38
39	Вологодская (узкоколейная)	...	...			8,00	..	..	..	..	...		...		...	...	...	...	...	..	..	..		..	..	..	..	...	39
40	Константиновская	...	...				..	..	..	..	...		...		...	...	...	...	...	..	..	..		..	..	..	..	...	40

Примѣчанія

1) Кромѣ того въ Сумароковѣ существуетъ свободное истеченіе воды помощію естественнаго напора.

2) Небольшіе сараи.

1	2	126	127	128	129	130	131	132	133	134	135	136	137	138	139	140		
		Постройки на пути.										Сигналы.						
		Постройки для дорожной службы.		Переѣзды.									Электрическій телеграфъ. Аппараты.					
					Надъ полотномъ дороги. Число.			Подъ полотномъ дороги. Число.					Постоянные.					
№№ по порядку.	НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ.	Сторожевыя переѣздныя будки. число.	Казармы. число.	Въ горизонтѣ рельсовъ. число.	Съ каменными сводами.	Съ желѣзными фермами.	Съ деревянными фермами.	Съ каменными сводами.	Съ желѣзными фермами.	Съ деревянными фермами.	Общее число переѣздовъ.	Оптическіе. число.	Станціонные. число.	Промежуточные. число.	Система аппаратовъ.	Переносные. число.	№№ по порядку.	ПРИМѢЧАНІЯ.
	a) Правительственныя дороги.																	
1	Финляндская	173	6	344	...	...	...	...	21	...	21	18	56	—	Морзъ.	—	1	
2	Тересполе-Брестская	8	1	7	—	—	—	2	—	—	9	8	3	9	id.	—	2	
3	Ливенская (узкоколейная)	27	4	41	—	—	—	—	—	3	44	8	5	—	id.	—	3	
	b) Частныя дороги.																	
1	Царскосельская	32	3	20	—	—	—	—	—	3	23	25	6	—	Сименсъ и Гальске.	—	1	
2	С.-Петербурго-Варшавская	935	228	647	1	1	1	6	5	—	661	...	129	26	Морзъ.	63	2	
3	Московско-Нижегородская	255	110	250	4	1	—	22	12	—	269	124	66	—	id.	30	3	
4	Николаевская	756	130	162	—	—	19	—	—	38	219	210	85	29	id.	—	4	
5	Варшаво-Вѣнская	359	9	373	—	—	2	12	3	—	388	421	69	—	id.	—	5	
6	Варшаво-Бромбергская	—	10	133	—	—	—	6	1	—	140	173	16	—	id.	—	6	
7	Риго-Динабургская	207	—	190	—	1	—	15	—	—	206	43	23	—	id.	4	7	
8	Волго-Донская	17	17	26	—	—	—	3	4	—	33	—	10	—	id.	3	8	
9	Московско-Ярославская	187	37	227	—	1	—	—	—	—	228	48	34	50	id.	9	9	
10	Московско-Рязанская	147	28	142	—	3	—	—	5	...	150	—	33	26	id.	—	10	
	a) Егорьевская вѣтвь	6	3	10	—	—	—	—	—	—	10	—	3	—	id.	—		
	b) Зарайская вѣтвь	9	4	12	—	—	—	2	—	2	16	—	2	1	id.	—		
11	Воронежско-Ростовская	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...		...	11	
12	Одесская	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...		...	12	
13	Динабурго-Витебская	308	—	233	—	—	—	8	—	—	241	40	36	—	id.	22	13	
14	Московско-Курская	406	40	367	1	9	2	3	7	—	389	—	84	55	id.	14	14	
15	Варшаво-Тереспольская	176	17	174	—	—	—	—	—	1	175	177	18	187	id.	4	15	
16	Рязанско-Козловская	149	23	148	—	—	—	—	1	—	149	36	28	24	id.	3	16	
17	Лодзинская	26	—	33	—	—	—	—	—	—	33	26	2	1	id.	—	17	
18	Ряжско-Моршанская	87	—	87	—	—	—	—	—	—	87	—	14	17	id.	—	18	
19	Кіево-Брестская	172	28	155	—	—	—	1	1	—	157	56	37	—	id.	36	19	
20	Козлово-Воронежско-Ростовская	488	77	422	—	—	1	—	3	—	503	...	86	...	id.	...	20	
21	Курско-Кіевская	308	45	346	—	—	—	—	10	—	356	94	35	70	id.	70	21	
22	Орловско-Грязская	186	27	201	—	—	—	1	4	—	206	62	35	35	id.	9	22	
23	Орловско-Витебская	268	65	269	—	—	3	—	3	—	276	122	62	—	id.	9	23	
24	Шуйско-Ивановская	112	20	129	—	—	—	—	—	—	129	32	16	—	id.	6	24	
25	Риго-Митавская	39	2	42	—	1	—	—	—	—	43	4	5	8	Сименсъ и Гальске.	4	25	
26	Поти-Тифлисская	117	7	134	—	—	—	—	—	—	137	34	33	—	Морзъ.	—	26	
27	Курско-Харьково-Азовская	623	73	500	—	2	1	—	2	—	505	...	70	500	id.	20	27	
28	Грязе-Царицынская	331	47	370	—	—	1	—	3	—	374	...	...	...		...	28	
29	Тамбовско-Козловская	40	7	38	—	—	—	—	1	—	39	—	7	1	Морзъ.	4	29	
30	Рыбинско-Бологовская	195	24	195	—	—	—	—	1	—	195	44	25	12	id.	10	30	
31	Балтійская	307	32	376	—	—	1	2	1	1	381	87	55	1	id.	5	31	
32	Харьково-Николаевская	369	19	...	...	...	...	...	...	...	...	—	60	—	id.	2	32	
33	Тамбово-Саратовская	206	33	206	4	—	—	—	2	—	212	...	32	...	id.	10	33	
34	Московско-Брестская	716	64	757	—	—	—	—	—	—	757	221	81	—	id.	8	34	
35	Новоторжская	26	4	27	—	—	—	—	—	—	27	—	6	—	id.	2	35	
36	Либавская	171	12	216	—	—	—	—	19	—	217	64	19	—	id.	—	36	
37	Новгородская (узкоколейная)	18	6	63	—	—	—	—	—	—	63	30	5	1	id.	4	37	
38	Ряжско-Вяземская	27	3	28	—	—	—	—	—	—	28	—	7	—	id.	4	38	
39	Вологодская (узкоколейная)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...		...	39	
40	Константиновская	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...		...	40	

ПЕРЕВОЗОЧНЫЯ СРЕДСТВА ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ,

(ПОДВИЖНОЙ СОСТАВЪ)

ПО 31 ДЕКАБРЯ 1872 ГОДА.

А. ПАРОВОЗЫ.

---

1. Число, устройство и стоимость паровозовъ.

a. Число паровозовъ и мѣсто изготовленія.
b. Время поступленія ихъ въ работу.
c. Техническія свѣдѣнія (Размѣры цилиндровъ и котловъ.— Поверхность нагрѣва.— Наивысшее давленіе пара. — Число, размѣры и пр., колесъ.— Собственный вѣсъ паровоза).
d. Первоначальная стоимость паровозовъ съ тендерами,— вообще и на пудъ вѣса паровоза.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
№ по порядку.	Число паровозовъ.	Названія паровозовъ.	Мѣсто изготовленія. (Заводы).	Время поступленія въ работу. (Годы и мѣсяцы.)	Цилиндръ. Діаметръ. (Дюймы.)	Цилиндръ. Ходъ поршня. (Дюймы.)	Котелъ. Діаметръ. (Футы.)	Котелъ. Длина. (Футы.)	Котелъ. Число огнепроводныхъ трубокъ.	Поверхность нагрѣва. Въ топкѣ. (Квадратные футы.)	Поверхность нагрѣва. Въ огнепроводныхъ трубкахъ. (Квадратные футы.)	Поверхность нагрѣва. Всего. (Квадратные футы.)	Наивысшее давленіе пара допущенное правительствомъ (въ атмосферахъ).	Колеса. Число. Всѣхъ.	Колеса. Число. Ведущихъ.	Колеса. Діаметръ. Неведущихъ. (Футы.)	Колеса. Діаметръ. Ведущихъ. (Футы.)	Колеса. Разстояніе между крайними осями. (Футы.)	Собственный вѣсъ паровоза. Безъ воды и топлива. (Пуды.)	Собственный вѣсъ паровоза. Съ водою и топливомъ. (Пуды.)	Первоначальная стоимость паровозовъ и тендеровъ. Одного. (Рубли.)	Первоначальная стоимость паровозовъ и тендеровъ. Всѣхъ. (Рубли.)	Первоначальная стоимость паровозовъ и тендеровъ. На пудъ вѣса. (Рубли.)	Примѣчанія. *)
		А. Правительственныя дороги.																						
1		**Финляндская. (1871 г.)**																						
		а) Гельсингфорсо-Тавастгусской линіи:																						
		Пассажирскіе:																						
	4	Алутарь. Ляммикейненъ........	Canada-works,	1861																				
		Ильмариненъ. Суоми..........	въ		16,000	20,000	3,833	11,500	146	78,00	975,00	1053,00	10,00	8	4	2,500	5,000	20,000	1581,0	1736,0				
	2	Война. Похія..............	Биркенхедѣ.	1863																	20.000	160.000	12,65	
	2	Пильви. Тули..............		1866	16,000	20,000	3,833	11,500	146	78,00	975,00	1053,00	10,00	8	4	3,500	6,000	20,500	1581,0	1736,0				
		б) С. Петербурго-Рихимякской линіи:																						
	14	Пассажирскіе: №№ 11—20, 44—47..........	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	20.000		...	
	2	Танковые: №№ 9, 10..........	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	16.000	772.000	...	
	23	Товарные: №№ 21—43..........	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	20.000		...	
2		**Тересполе-Брестская**	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	
3		**Ливенская-узкоколейная. (1871 г.)**																						
	2	Зборовецъ. Бобровка..........	Китсона и К° въ Лидсѣ.	1871 г. IV.	12,000	18,000	3,416	12,666	112	53,00	433,00	486,00	9,00	6	6	2,000	3,250	12,666	1098,0	1250,5	15.043	30.086	13,47	
		Тендеръ-паровозы, системы Ферли:																						
	5	Рѣка Любовша. Ливны........	Шарпа-																					
		Верховье. Русскій Бродъ.......	Стюарта	id. id.	13,250	18,000	3,250	29,000	246	107,60	1142,00	1249,60	8,00	12	12	—	3,250	27,500[1]	2318,0	3172,0	26.851	134.255	11,39	[1]) Каждой тележки—7.583.
		Робертъ Ферли..............	въ Манчестерѣ.																					

*) Настоящая таблица составлена отчасти на основаніи свѣдѣній, полученныхъ Статистическимъ Отдѣломъ изъ Совѣтовъ Управленій и Правленій Обществъ желѣзныхъ дорогъ по циркулярамъ Отдѣла отъ 15 января и 13 апрѣля 1874 г. за №№ 16 и 119, частью же на основаніи данныхъ, извлеченныхъ изъ отчетовъ желѣзнодорожныхъ обществъ, вслѣдствіе чего таблица представляетъ нѣкоторыя цифровыя противорѣчія, которыя не могли быть вполнѣ разъяснены за неполученіемъ необходимыхъ свѣдѣній отъ желѣзнодорожныхъ обществъ.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
№ по порядку.	Число паровозовъ.	Названія паровозовъ.	Мѣсто изготовленія. (Заводы).	Время поступленія въ работу.	Цилиндръ.		Котелъ.			Поверхность нагрѣва.			Наивысшее давленіе пара допущенное правительствомъ (въ атмосферахъ).	Колеса. Число.		Колеса. Діаметръ.		Разстояніе между крайними осями.	Собственный вѣсъ паровоза.		Первоначальная стоимость паровозовъ съ тендерами.		
					Діаметръ.	Ходъ поршня.	Діаметръ.	Длина.	Число огнепроводныхъ трубокъ.	Въ топкѣ.	Въ огнепроводныхъ трубкахъ.	Всего.		Всѣхъ.	Ведущихъ.	Неведущихъ.	Ведущихъ.		Безъ воды и топлива.	Съ водою и топливомъ.	Одного.	Всѣхъ.	На пудъ вѣса.
				Годы и мѣсяцы.	Дюймы.		Футы.			Квадратные футы.						Футы.		Футы.	Пуды.		Рубли.		
		Б. Частныя дороги.																					
1		Царскосельская. [1]																					
	1	Стефенсонъ I	Стефенсона.	1846	14,000	20,000	4,000	12,666	116	70,00	786,40	856,40	5,33	6	2	3,000	5,500	12,709	1196,0	1367,0	14.700		**12,29**
	1	Стефенсонъ II	Стефенсона.	1859	15,000	22,000	4,000	10,666	145	77,00	834,75	911,75	6,66	6	2	3,000	5,500	13,813	1052,0	1224,0	17.842		**16,96**
	1	Борзигъ	Боргиза.	1861	16,000	24,000	4,250	11,000	160	77,00	948,00	1025,00	6,66	6	4	3,000	5,500	13,500	1725,0	1915,0	20.017		**11,60**
	1	Бенуа		id.	16,000	24,000	4,250	11,000	160	77,00	948,00	1025,00	6,66	6	4	3,000	5,500	13,500	1725,0	1915,0	20.017		**11,60**
	1	Ренфельтъ		1866	16,000	24,000	4,250	11,000	160	77,00	948,00	1025,00	6,66	6	4	3,000	5,500	13,500	1725,0	1915,0	21.872	185.283	**12,68**
	1	Клопферъ		1868	17,000	24,000	5,000	11,000	216	90,00	1243,40	1333,40	6,66	6	4	3,500	5,500	14,000	2298,0	2498,0	20.676		**8,98**
	1	Кокериль	Кокериля.	id.	17,000	24,000	5,000	11.000	216	90,00	1243,40	1333,40	6,66	6	4	3,500	5,500	14,000	2298,0	2498,0	22.323		**9,71**
	1	Петерсъ		1870	17,000	24,000	5,000	11,000	260	90,00	1681,90	1771,90	6,66	6	4	3,500	5,000	14,000	2918,0	3118,0	23.918		**8,19**
	1	Круковской	id.	id.	17,000	24,000	5,000	11,000	260	90.00	1681,90	1771,90	6,66	6	4	3,500	5,000	14,000	2918,0	3118,0	23.918		**8,19**
2		**С.-Петербурго-Варшавская.**																					
	4	Пассажирскіе больш. скорости	Кайля и К°.	1859	15,750	23,620	4,430	14,830	213	91,87	1237,74	1329,61	8	6	2	3,937 / 4,427	6,889	16,072	1651,0	1877,0	18.750	75.000	**11,36**
	2	Пассажирскіе	Шнейдера.	1861	17,320	23,620	4,260	17,000	180	109,12	1218,04	1327,16	8	4	2	4,265	5,512	13,125	2143,0	2398,0	18.375	36.750	**8,57**
	2	id.	СПБ. Вар. ж. д.	1870																			
	26	id.	Шарпа-Стюарта.	1858—59..	17,320	22,050	4,220	15,900	162	81,83	1055,17	1137,00	8	6	4	4,265	5,512	11,578	1734,0	1959,0	18.312	476.112	**10,56**
	7	id.	Кулье.	1862	16,530	22,050	4,260	16,870	162	81,83	1055,17	1137,00	8	6	4	4,265	5,512	11,578	1735,0	1960,0	15.750	110.250	**9,08**
	60	id.	Борзига.	id.	16,530	24,050	4,260	16,870	162	81,83	1055,17	1137,00	8	6	4	4,265	5,512	11,578	1735,0	1960,0	15.625	937.500	**9,00**
	4	id.																					.....
	14	Товарные	Шарпа-Стюарта.	1856—59..	17,320	24,400	4,260	15,900	162	81,83	1055,17	1137,00	8	6	6	—	4,265	11,010	1766,0	1991,0	18.312	256.368	**10,37**
	6	id.	Шарпа-Стюарта.																				.....
	10	id.	Гуэна.	1861	17,320	24,400	4,260	16,330	162	81,83	1055,17	1137,00	8	6	6	—	4,265	11,010	1592,0	1817,0	20.000	200.000	**12,56**
	19	id.	Австрійскаго Общества.	1860	17,320	24,400	4,260	16,330	162	81,83	1055,17	1137,00	8	6	6	—	4,265	11,010	1740,0	1965,0	13.750 / 14.237	137.500 / 128.133	**7,90** / **8,18**
	50	id.		1862	17,320	24,400	4,260	16,330	162	81,83	1055,17	1137,00	8	6	6	—	4,265	11,010	1740,0	1965,0	15.750	787.500	**9,00**
	10	id.	Генъ-ст.-Пьера.	id	17,320	24,400	4,260	16,330	162	81,83	1055,17	1137,00	8	6	6	—	4,265	15,943	1740,0	1965,0	15.750	157.500	**9,00**
	10	id.	Шарпа-Стюарта.	1870	17,320	24,400	4,260	16,330	162	96,86	1055,17	1152,03	8	6	6	—	4,265	11.010	1796,0	2024,0			....
	15	id.	Китсона.	id.	17,320	24,400	4,260	16,330	162	96,86	1055,17	1152.03	8	6	6	—	4,265	11,010	1796,0	2024,0			....
	15	id.	Ганноверскаго ж. з. [2]	1871	17,320	24,400	4,260	16,330	162	96,86	1055,17	1152,03	8	6	6	—	4,265	11,010	1796,0	2024,0			....
	3	Станціонные	Гуэна и К°.																				.....
	19	id.	Ст. Леонарда.	1862—71..	15,750	18,110	3,640	12,660	131	43,90	732,40	776,50	8	6	6	—	3,478	8,859	1321,0	1749,0	10.500	199.500	**7,95**
	2	id.	Шарпа-Стюарта.	1857	14,000	20,000	3,270	10,500	112	51,20	576,83	628,03	8	6	6	—	3,666	8,859	974,0	1121,0	9.000	18.000	**9,24**
	4	id.	Стефенсона.	id.	15,000	18,000	3,580	10,330	114	67,91	574,33	642,24	8	6	6	—	4,417	13,937	1270,0	1398,0	11.000	44.000	**8,66**

25. Примѣчанія.

[1]) Кромѣ поименованныхъ здѣсь 11-ти паровозовъ съ заводовъ Стефенсона, Борзига и Кокериля, въ работѣ находилось еще 2 товаро-пассажирскихъ паровоза завода Шарпа-Стюарта и К°; но свѣдѣній объ элементахъ этихъ паровозовъ не имѣется.

[2]) По другимъ свѣдѣніямъ, изъ поименованныхъ здѣсь 15 паровозовъ 11 принадлежатъ Ганноверскому заводу и 4 С.-Петербургской мастерской. Всѣхъ же паровозовъ считалось 275.

№ по порядку.	Число паровозовъ.	Названія паровозовъ.	Мѣсто изготовленія. (Заводы).	Время поступленія въ работу. (Годы и мѣсяцы.)	Цилиндръ. Діаметръ. (Дюймы.)	Цилиндръ. Ходъ поршня. (Дюймы.)	Котелъ. Діаметръ. (Футы.)	Котелъ. Длина. (Футы.)	Котелъ. Число огнепроводныхъ трубокъ.	Поверхность нагрѣва. Въ топкѣ. (Квадратные футы.)	Поверхность нагрѣва. Въ огнепроводныхъ трубкахъ. (Квадратные футы.)	Поверхность нагрѣва. Всего. (Квадратные футы.)	Наивысшее давленіе пара допущенное правительствомъ (въ атмосферахъ).	Колеса. Число. Всѣхъ.	Колеса. Число. Ведущихъ.	Колеса. Діаметръ. Неведущихъ. (Футы.)	Колеса. Діаметръ. Ведущихъ. (Футы.)	Колеса. Разстояніе между крайними осями. (Футы.)	Собственный вѣсъ паровоза. Безъ воды и топлива. (Пуды.)	Собственный вѣсъ паровоза. Съ водою и топливомъ. (Пуды.)	Первоначальная стоимость паровозовъ съ тендерами. Одного. (Рубли.)	Первоначальная стоимость паровозовъ съ тендерами. Всѣхъ. (Рубли.)	Первоначальная стоимость паровозовъ съ тендерами. На пудъ вѣса. (Рубли.)	Примѣчанія.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
3		**Московско-Нижегородская.**[1]																						
	6	Смѣшанные Б. №№ 27—32	Кайля и К°	1861. VI.																				
	6	» » » 33—38	Графенштадтъ.	id. VIII.	17,312	22,000	4,224	13,125	162	81,809	1055,117	1136,926	8	6	4	4,265	5,510	11,552	1733	1908	19.076,80¾			
	6	» » » 39—44	Гуэнъ.	1862. XI.																				
	6	» » » 45—50	Крёзо.	id. XII.																		1.411.683,80*	11,00	
	2	» » » 51—52	Кулье.	id. id.	16,562	22,000	4,224	13,125	162	81,809	1055,117	1136,926	8	6	4	4,265	5,510	11,552	1733	1908	19.076,80¾			
	11	» » » 53—63		1861. XII.																				
	2	Товарные Г. №№ 15— 17....		1861. VI.																				
	2	» » » 16— 18....	Кайль и К°	1860. X.																				
	2																							
	4	» » » 19— 22....	Графен-штадтъ.	1861. VI.																	19.937	318.992	12,52	
	2	» » » 23— 24....		id. VII.																				
	2	» » » 25— 26....	Гуэнъ.	1862. VIII.																				
	4	» » » 56*—59* ...	Крёзо.	1861. III.																				
	5	» » » 51— 55....		1862. XII.																				
	2	» » » 56—*57* ...		1863. VII.	17,312	24,375	4,224	13,125	162	81,809	1055,117	1136,926	8	6	6	—	4,265	11,312	1592	1817				
	1	» » » 52* ...		1862. XI.																				
	1	» » » 59....	Австрійскаго Общества.	1863. VI.																	14.554	232.864	9,14	
	1	» » » 60....		1862. X.																				
	1	» » » 61....		1863. VII.																				
	5	» » » 62— 66....		1862. VII.																				
	4	» » » 76— 79....		1862. III.																				
	2	» » » 80— 81....		1863. I.																				
	1	» » » 82....		1862. XI.																				
	2	» » » 83— 84....		1863. III.																				
	4	» » » 85— 88....		1862. VII.																				
	1	» » » 89....		1863. III.																				
	1	» » » 90....	Карлсруэ.	1862. VIII.																				
	2	» » » 91— 92....		1861. X.	17,312	24,375	4,224	13,125	162	81,809	1055,117	1136,926	8	6	6	—	4,265	11,312	1592	1817	15.264	396.864	9,59	
	1	» » » 93....		1863. VIII.																				
	2	» » » 94— 95....		1862. VIII.																				
	2	» » » 96— 97....		1861. XII.																				
	3	» » » 98—100....		1862. X																				
	4	» » » 171—174....		1871. II.																				
	3	» » » 175—177....		1871. VIII.																				
	5	» » » 178—182....	Гуэнъ.	1871. X.	17,312	24,375	4,224	13,125	162	81,809	1055,117	1136,926	8	6	6	—	4,265	11,312	1592	1817	19.577,80	509.022,80	12,29	
	10	» » » 183—192....		1872. V.																				
	4	» » » 219—222....		1872. II.																				

[1]) По отчету 1872 г. всѣхъ паровозовъ считалось на этой дорогѣ 127, потому что 6 изъ поименованныхъ здѣсь вышли изъ употребленія, но какіе именно—изъ отчета не видно.

№ по порядку.	Число паровозовъ.	Названія паровозовъ.	Мѣсто изготовленія. (Заводы).	Время поступленія въ работу.	Цилиндръ. Діаметръ.	Цилиндръ. Ходъ поршня.	Котелъ. Діаметръ.	Котелъ. Длина.	Число огнепроводныхъ трубокъ.	Поверхность нагрѣва. Въ топкѣ.	Поверхность нагрѣва. Въ огнепроводныхъ трубкахъ.	Поверхность нагрѣва. Всего.	Наивысшее давленіе пара допущенное правительствомъ (въ атмосферахъ).	Колеса. Число. Всѣхъ.	Колеса. Число. Ведущихъ.	Колеса. Діаметръ. Неведущихъ.	Колеса. Діаметръ. Ведущихъ.	Разстояніе между крайними осями.	Собственный вѣсъ паровоза. Безъ воды и топлива.	Собственный вѣсъ паровоза. Съ водою и топливомъ.	Первоначальная стоимость паровозовъ съ тендерами. Одного.	Первоначальная стоимость паровозовъ съ тендерами. Всѣхъ.	Первоначальная стоимость паровозовъ съ тендерами. На пудъ вѣса.	Примѣчанія.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
				Годы и мѣсяцы.	Дюймы.		Футы.			Квадратные футы.						Футы.		Футы.	Пуды.		Рубли.			
		Станціонные Д.																						
	3	» » №№ 13—15....	Леонардъ.	1863. . IX.	15,750	18,125	3,693	10,750	131	46,86	732,06	775,92	8	6	6	—	3,479	8,859	1321,5	1749	10.550,00	31.650	7,98	
	4	» » » 26—29....	Гуэнъ.	1872. . IV.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14.234,37	56.937,48	10,77	
	4																							
4		**Николаевская** ([1]).																						
		Императорская серія:																						
	2	А		1858—59. .	22,000	22,000	4,333	22,666	164	143,5	1219,00	1362,50		10	4	2,750	6,500	25,500	2666,0	2914,0				[1]) Свѣдѣнія о паровозахъ, здѣсь поименованныхъ, доставлены мѣстнымъ желѣзнодорожнымъ управленіемъ и относятся къ 1 Января 1871 г. По отчету же главнаго общества значится: къ 1-му Января 1872 г. всѣхъ паровозовъ на Николаевской дорогѣ считалось 299; въ 1872 г. къ нимъ прибавилось 27 товарныхъ Ганноверскаго завода въ Линденѣ (бывшаго Струсберга) и 9 построенныхъ на Александровскомъ механическомъ заводѣ; изъ числа же бывшихъ на лицо къ 1 Января 1872 г. изъяты изъ употребленія старой конструкціи завода Уайненса 1 товарный и 1 танковый.
		Пассажирскіе:																						
	13	Б а..........								100,75	992,75	1093,50		8	4	3,000	6,000	20,000	1860,0	2077,0				
	5	Б б..........		1846—47. .	16,000	20,000	4,083	19,333	156	100,00	999,75	1099,75		8	4	3,000	5,500	20,000	1860,0	2077,0			6,45	
	15	Б в..........								100,00	999,75	1099,75		8	4	2,500	5,500	20,000	1860,0	2077,0				
	10	В	Александровскій заводъ близъ С.-Петербурга.	1846-47,1853.	16,000	20,000	3,583	17,250	177	99,00	950,00	1094,00		8	4	3,000	6,000	18,333	1612,0	1767,0			7,41	
	15	К			17,000	22,000	4,500	20,333	161	106,00	1183,00	1289,60		8	4	2,666	5,583	22,417	2150,0	2373,0			5,58	
	42	Товарные Г а..........			18,000	20,000	3,917	21,000	140	95,25	1044,50	1139,75		6	6	—	4,500	9,500	1860,0	2077,0	12,000	2.304,000		
	31	Г б..........		1846—47. .	18,000	20,000	3,917	21,000	140	95,25	1044,50	1139,75		6	6	—	4,500	9,708	1860,0	2077,0			6,45	
	20	Г в..........			18,000	20,000	4,666	20,917	135	96,25	1083,50	1179,25		6	6	—	4,500	9,666	1860,0	2077,0				
	25	Д			18,000	20,000	3,583	17,333	183	78,00	829,00	907,00		8	6	1,833 2,500	4,500	16,750	1612,0	1767,0			7,40	
	16	Е		1858.....	20,000	22,000	4,167	22,500	149	110,00	1348,00	1458,60		8	8	—	3,583	11,250	1984,0	2201,0			6,05	
	25	Ж		1867—69. .	20,000	22,000	4,583	23,000	174	114,00	1457,00	1571,00		8	8	—	3,750	11,750	2418,0	2666,0	28,557	713,925	11,81	
	41	З	Кайля.	1868—69. .	19,500	19,500	4,917	24,500	226	120,00	120,00	1999,00		8	8	—	4,250	13,583	2480,0	2728,0				
	2	»	Бейера и Пикока.	1870.....	19,685	25,591	4,917	26,546	226	1870,00	1870,00	1999,00		8	8	—	4,250	13,579	2480,0	2838,0				
	10	»	Доббса.	1870.....																				
	1	»	Александровскій.	1870.....																				
		Танковые:																						
	10	старые..........	Александров.	1857—58 . .	18,000	20,000	3,583	17,333	183	78,00	829,00	907,00		6	6	—	4,500	12,750	176,0	1984,0				
	4	новые	С. Леонардъ.																					
	3	»	Эврарда.	1870.....	15,750	18,125	3,635	13,630	131	51,25	735,50	786,75		6	6	—	3,480	8,856	1412,0	1716,0				
	3	»	Кулье.																					

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
№ по порядку.	Число паровозовъ.	Названія паровозовъ.	Мѣсто изготовленія. (Заводы).	Время поступленія въ работу.	Цилиндръ. Діаметръ.	Цилиндръ. Ходъ поршня.	Котелъ. Діаметръ.	Котелъ. Длина.	Котелъ. Число огнепроводныхъ трубокъ.	Поверхность нагрѣва. Въ топкѣ.	Поверхность нагрѣва. Въ огнепроводныхъ трубкахъ.	Поверхность нагрѣва. Всего.	Наивысшее давленіе пара допущенное правительствомъ (въ атмосферахъ).	Колеса. Число. Всѣхъ.	Колеса. Число. Ведущихъ.	Колеса. Діаметръ. Неведущихъ.	Колеса. Діаметръ. Ведущихъ.	Колеса. Разстояніе между крайними осями.	Собственный вѣсъ паровоза. Безъ воды и топлива.	Собственный вѣсъ паровоза. Съ водою и топливомъ.	Первоначальная стоимость паровозовъ съ тендерами. Одного.	Первоначальная стоимость паровозовъ съ тендерами. Всѣхъ.	Первоначальная стоимость паровозовъ съ тендерами. На пудъ вѣса.	Примѣчанія.
				Годы и мѣсяцы.	Дюймы.		Футы.			Квадратные футы.						Футы.		Футы.	Пуды.		Рубли.			
5		**Варшавско-Вѣнская.**																						
	5	Пассажирскіе А. №№ 5, 7, 63, 64, 65.	Борзига въ Берлинѣ	1858.	15,000	20,000	3,875	11,750	182	63,00	954,00	1017,00	6,66	6	2	3,500	5,500	14,330	1475,0	1675,0	16.659	83.295	11,29	
	2	Г. » 74, 75	Зигля въ Вѣнѣ	1862.	16,000	24,000	4,000	11,333	157	65,00	845,00	910,00	6,66	6	2	4,166	6,000	15,000	1375,0	1600,0	18.920	264.880	13,76	
	4	» 80—83.		1863.	16,000	24,000	4,000	11,333	157	65,00	845,00	910,00	6,66	6	2	4,166	6,000	15,000	1385,0	1610,0			13,68	
	5	» 84—88		id	16,000	24,000	4,000	11,333	169	65,00	910,00	975,00	6,66	6	2	4,166	6,000	15,000	1385,0	1610,0				
	1	» 89		id	16,000	24,000	4,000	11,333	167	65,00	900,00	965,00	6,66	6	2	4,166	6,000	15,000	1385,0	1610,0				
	2	» 92, 93		1864	16,000	24,000	4,000	11,333	167	65,00	900,00	965,00	6,66	6	2	4,166	6,000	15,000	1375,0	1600,0			13,76	
	3	Товарные: » 1, 2, 3	Леонарда въ Люттихѣ	1861.	16,000	24,000	3,875	11,333	159	74,00	1011,00	1085,00	6,66	6	4	3,250	4,500	11,000	1530,0	1730,0	18.875	56.625	12,34	
	2	Ф. » 16, 17	Шихау въ Эльбингѣ	1868	16,750	23,750	4,042	11,500	150	75,00	788,00	863,00	8,00	6	4	3,500	4,250	14,500	1475,0	1750,0	18.150	108.900	12,30	
	4	» 18, 21		1869	16,750	23,750	4,042	11,500	150	75,00	788,00	863,00	8,00	6	4	3,500	4,250	14,500	1475,0	1750,0				
	6	А. » 22—27.	Борзига въ Берлинѣ	1868	16,750	23,750	4,042	11,500	150	75,00	788,00	863,00	8,00	6	4	3,500	4,250	14,500	1475,0	1750,0	18.910	113.460	12,82	
	6	» 28—33.		1871.	17,000	22,000	3,842	11,980	182	62,50	1021,31	1086,51	8,00	6	4	3,527	5,527	14,427	1920,0	2130,0	19.568	117.408	10,19	
	5	» 34, 37, 96 . . .		1872.	17,000	22,000	3,842	11,980	182	62,50	1021,31	1086,51	8,00	6	4	3,527	5,527	14,427	1920,0	2130,0	18.853	94.265	9,82	
		» 34, 37—96 . .																						
	2	А. » 45, 46		1853.	15,000	20,000	3,792	10,000	152	66,00	626,00	692,00	6,00	6	4	3,500	5,500	14,500	1330,0	1555,0	16.348	49.044	12,29	
	1	» 48		1855.																				
	1	» 49		id	16,000	24,000	3,792	9,950	152	66,00	711,00	777,00	6,66	6	4	3,083	4,500	13,750	1425,0	1600,0	16.348	49.044	11,47	
	3	» 50, 52		1856.																				
	10	Ш. » 53—62	Шарпа-Стюарта въ Манчестерѣ	1857.	15,000	22,000	3,708	13,000	127	74,00	874,00	948,00	6,66	6	4	3,250	4,500	10,750	1360,0	1585,0	17.647	176.470	12,97	
	6	Товарные: Г. » 4, 6, 8—11 . .	Зигля въ Вѣнѣ	1865	17,000	25,000	4,146	14,000	176	75,00	1127,00	1202,00	7,46	6	6		4,333	10,750	1600,0	1850,0	19.000	190.000	11,88	
	4	» 12—15.		1866																				
	6	» 66—71.		1862	16,500	25,000	4,146	13,700	160	75,00	1022,00	1097,00	5,53	6	6		4,333	10,750	1865,0	2115,0	18.920	151.360	10,14	
	2	» 72—73.		id	16,000	25,000	4,146	13,700	162	75,00	1034,00	1109,00	5,53	6	6		4,333	10,750	1865,0	2115,0				
	4	» 76—79.	Зигля въ Вѣнѣ	1863	17,000	25,000	4,146	13,700	162	75,00	1034,00	1109,00	6,66	6	6		4,333	10,750	1740,0	1980,0	18.920	75.680	10,87	
	2	» 90—91.		id	17,000	25,000	4,146	13,700	162	75,00	1034,00	1109,00	6,66	6	6		4,333	10,750	1825,0	2075,0	18.920	37.840	10,37	
	2	А. » 38—39.	Борзига въ Берлинѣ	1872.	17,000	24,000	4,291	13,915	168	77,04	1100,43	1177,47	8,00	6	6		4,150	10,823	1905,0	2145,0	18.853	37.706	9,82	
	2	» 40—41.		1871.	17,000	24,000	4,291	13,915	168	77,04	1100,43	1177,47	8,00	6	6		4,150	10,823	1905,0	2145,0	19.568	39.136	10,27	
	18	» 42—44, 47, 94, 95, 141—152.		1872.	17,000	24,000	4,291	13,915	168	77,04	1100,43	1177,47	8,00	6	6		4,150	10,823	1905,0	2145,0	18.854	339.372	9,89	
	2	» 153—154 . . .	Крауза и К° въ Мюнхенѣ	1872.	16,050	24,812	4,465	12,875	196	78,17	1118,08	1196,25	9,30	6	6		3,535	10,364	1578,0	2268,0	16.593	33.186	10,51	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
№ по порядку.	Число паровозовъ.	Названія паровозовъ.	Мѣсто изготовленія. (Заводы).	Время поступленія въ работу.	Цилиндръ. Діаметръ.	Цилиндръ. Ходъ поршня.	Котелъ. Діаметръ.	Котелъ. Длина.	Котелъ. Число огнепроводныхъ трубокъ.	Поверхность нагрѣва. Въ топкѣ.	Поверхность нагрѣва. Въ огнепроводныхъ трубкахъ.	Поверхность нагрѣва. Всего.	Наивысшее давленіе пара допущенное правительствомъ (въ атмосферахъ).	Колеса. Число. Всѣхъ.	Колеса. Число. Ведущихъ.	Колеса. Діаметръ. Неведущихъ.	Колеса. Діаметръ. Ведущихъ.	Разстояніе между крайними осями.	Собственный вѣсъ паровоза. Безъ воды и топлива.	Собственный вѣсъ паровоза. Съ водою и топливомъ.	Первоначальная стоимость паровозовъ съ тендерами. Одного.	Первоначальная стоимость паровозовъ съ тендерами. Всѣхъ.	Первоначальная стоимость паровозовъ съ тендерами. На пудъ вѣса.	Примѣчанія.
				Годы и мѣсяцы.	Дюймы.	Дюймы.	Футы.	Футы.		Квадратные футы.	Квадратные футы.	Квадратные футы.				Футы.	Футы.	Футы.	Пуды.	Пуды.	Рубли.	Рубли.	Рубли.	
6		**Варшавско-Бромбергская.**																						
	2	Пассажирскіе №№ 97— 98...	Борзига, въ Берлинѣ.	1871	17,000	22,000	3,842	11,980	182	65,20	1021,31	1086,51	8,00	6	4	3,527	5,527	14,427	1920,0	2130,0	19.568	39.136	10,19	
	2	» 99—100...		1861	15,750	21,750	4,120	11,396	150	75,00	788,00	863,00		6	2	3,500	5,500	14,500	1500,0	1800,0	17.765	35.530	11,84	
	4	» 101—104...		1861	15,000	20,000	3,927	11,764	140	61,00	788,00	849,00		6	2	3,333	5,500	14,333	1335,0	1610,0	17.000	136.000	12,73	
	4	» 105—108...		1862																				
	2	Товарные » 109—110...		1861	16,000	24,000	3,927	13,458	140	62,00	888,00	950,00		6	4	3,333	4,500	10,917	1505,0	1805,0	18.000	180.000	11,96	
	8	» 111—118...		1862																				
	2	» 119—120...		1868	16,750	23,750	4,120	11,396	150	75,00	788,00	863,00		6	4	3,500	4,250	14,500	1475,0	1750,0	18.315	36.630	12,42	
	2	» 121—122...		1871	17,000	24,000	4,291	13,915	168	77,04	1100,43	1177,47	8,00	6	6		4,150	10,823	1905,0	2145,0	19.568	39.136	10,27	
7		**Риго-Динабургская.**																						
	40	Фридрихштадтъ. Крейцбургъ. Лифляндія. Царьградъ. Николай Александровичъ. Рингмундсгофъ. Кокенгузенъ. Ремерсгофъ. Треппенгофъ. Биржевой Комитетъ. Дерптъ. Александръ II. Наретъ. Гернгросъ. Двина. Огеръ. Перзе. Эвстъ. Марія Александровна. Князь Суворовъ. Гернмаркъ. Чевкинъ. Гокшау. Ганза. Эссенъ. Ливенгофъ. Тотлебенъ. Меркурій. Штеверъ. Витебскъ. Курляндія. Якобштадтъ. Рига. Епископъ. Альбертъ. Динабургъ. Ликсна. Куртенгофъ. Форвертсъ. Штокмансгофъ. Дубна	Стефенсона и К°, въ Нюкестлѣ.	1859. VII. VII. XII. 1860. VII. VII. VI. IX. IX. X. XI. 1861. II. II. II. XII. VII. VI. XI. II. V. VI. VIII. VIII. VIII. VIII. VIII. XI. IX. IX. X. XI. XII. X. XI. XI. XI. 1862. I. I. 1861. XII. 1862. I. II.	15,000	22,000	3,667	10,333	114	64,00	577,00	641,00	8,00	6	4	3,500	5,000	13,667	1271,0	1426,0	15.625	625.000	9,08	
	3	Мельниковъ. Рейтернъ. Баронъ Дельвигъ	Борзига въ Берлинѣ.	1869. III.						56,80	942,20	999,00							1700,0	1865,0	18.360	91.800	7,81	
	2	С.-Петербургъ. Москва		id. V.			4,031	12,875	149															
	10	Альбединскій. Графъ Бобринской. Графъ Шуваловъ. Борисоглѣбскъ. Наретъ. Курскъ. Орелъ. Смоленскъ. Воронежъ. Волга		1870. IV. IV. IV. V. V. V. V. V. V. V.	17,000	22,000				64,00	920,20	984,20	6,86	6	6	—	4,000	9,781	1766,0	1995,0	18.144	181.440	7,51	
	10	Берлинъ. Вѣна. Парижъ. Ревель. Митава. Либава. Вольмаръ. Перновъ. Мюльграбенъ. Ватъ		1872. III. III. II. III. III. III. III. III. III. III.			4,197	12,916	147	68,60	911,20	979,80							1800,0	2030,0	18.360	183.600	7,49	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
№ по порядку.	Число паровозовъ.	Названія паровозовъ.	Мѣсто изготовленія. (Заводы).	Время поступленія въ работу.	Цилиндръ.		Котелъ.			Поверхность нагрѣва.			Наивысшее давленіе пара допущенное правительствомъ (въ атмосферахъ).	Колеса.					Собственный вѣсъ паровоза.		Первоначальная стоимость паровозовъ съ тендерами.			Примѣчанія.
					Діаметръ.	Ходъ поршня.	Діаметръ.	Длина.	Число огнепроводныхъ трубокъ.	Въ топкѣ.	Въ огнепроводныхъ трубкахъ.	Всего.		Число. Всѣхъ.	Ведущихъ.	Діаметръ. Неведущихъ.	Ведущихъ.	Разстояніе между крайними осями.	Безъ воды и топлива.	Съ водою и топливомъ.	Одного.	Всѣхъ.	На пудъ вѣса.	
				Годы и мѣсяцы.	Дюймы.		Футы.			Квадратные футы.						Футы.		Футы.	Пуды.		Рубли.			
8		**Волго-Донская.**																						
	8	Товарные.	Уайнанса, Гаррисона	1862. III.	20,000	22,000	4,000	13,000	122	103,69	976,24	1079.93	6	8	8	—	3,508	11,250	2046,0	2225,0	17.962	143.696	8,78	
	2	Товаро-пассажирскіе.	и Уайнанса (Александровскій заводъ).	1863. I.	16,000	20,000	4,250	8,500	162	108.42	667,85	776,27	6	8	4	2,500	4,500	10,333	1583,0	1762,0	14.500	29.000	9,16	
	2	Товарные паровозы-тендеры	Шнейдеръ и К° въ Крёзо.	1869. III.	17,312	23,625	4,190	13,640	171	80,00	1181,00	1261,00	9	6	6	3,936	3,936	11,479	1805,0	2330,2	23.835	47.670	13,21	
	3	Товарные.	Шарпа-Стюарта въ Англіи.	1872. III.	20,000	26,000	4,330	—	207	145,00	1705.00	1850,00	9	8	8	7,000	4,000	—	2,400	2750	26.292	78.876	10,95	
9		**Московско-Ярославская.**																						
	8	Товаро-пассажирскіе. . . . . (mixtes)		1862. III.	17,000	24,000	4,000	13,750			1047,62	1128,82	6, 25	6	4	3,333	5,000	10, 81	1590,6	1800,6	18.751	187.510	11,78	
	2	id	Борзига	1863. II.					150	81,00			6, 25	6	4	3,333	5,000	10, 81	1590,6	1800,6				
	2	id	въ	1869. id.	17,000	24,000	4,000	13,640			1097,56	1178,56	8,125	6	4	3,333	5,000	10, 81	1724,3	1956,9	21.544	43.088	12,49	
	26	Товарные	Берлинѣ.	id. IX.	18,000	24,000	4,370	10,751	177	108,75	1298,00	1406,75	8,125	6	6	4,250	4,250	10,552	1953,2	2217,1	21.544	560.144	11,02	
	2	Пассажирскіе.		id. id.	16,500	22,000	4,280	10,750	184	103,90	1071,62	1176,52	8,125	6	4	3,333	5,500	15,229	2040,7	2288,8	21.299	42.549	10,43	
	3	id.		id. id.																	21.544	64.632	12,49	
	1	Станціонный.																						
10		**Московско-Рязанская.**																						
	52	1. Россія. 2. Москва. 3. Рязань. 4. Перевлѣсъ. 5. Тамбовъ. 6. Саратовъ. 7. Ока. 8. Волга. 9. Проня. 10. Павелъ. 11. Марія. 12. Кремль. 13. Быстрый. 14. Могучій. 15. Проворный. 16. Волъ. 17. Пѣсла. 18. Колосъ. 19. Роголь. 20. Козловъ. 21. 22. 23. 24. Звѣзда. 25. 26. Екатерина. 27. Коломна. 28. Николай. 29.	Кайля и К°	1863	17,500	30,312	4,417	14,000	178	100	1137,00	1247,00	8, 00	6	6	—	4,330	11,130	1984,0	2200,0	16.735	1.171 450	8,43	
	8	Великій. 30—52.																						
	8	Iorkshire Engine 53—60	Іоркширъ.	1870																				
	2	Kitson and Raith 61—68. . .	Китсонъ.																					
		№ 1—2	Петергофскаго.	1869																				

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
№ по порядку.	Число паровозовъ.	Названія паровозовъ.	Мѣсто изготовленія. (Заводы).	Время поступленія въ работу.	Цилиндръ.		Котелъ.		Число огнепроводныхъ трубокъ.	Поверхность нагрѣва.			Наивысшее давленіе пара допущенное правительствомъ (въ атмосферахъ).	Колеса.					Собственный вѣсъ паровоза.		Первоначальная стоимость паровозовъ съ тендерами.			Примѣчанія.
					Діаметръ.	Ходъ поршня.	Діаметръ.	Длина.		Въ топкѣ.	Въ огнепроводныхъ трубкахъ.	Всего.		Число. Всѣхъ.	Число. Ведущихъ.	Діаметръ. Неведущихъ.	Діаметръ. Ведущихъ.	Разстояніе между крайними осями.	Безъ воды и топлива.	Съ водою и топливомъ.	Одного.	Всѣхъ.	На пудъ вѣса.	
				Годы и мѣсяцы.	Дюймы.	Дюймы.	Футы.	Футы.		Квадратные футы.	Квадратные футы.	Квадратные футы.				Футы.	Футы.	Футы.	Пуды.	Пуды.	Рубли.	Рубли.	Рубли.	
11		**Воронежско-Ростовская.** [1]																						
	1	Ермакъ....................		1873. VIII.																				
	1	Атаманъ	Еврарда и К° въ Брюсселѣ.	id. XI.	17,720	25,620	4,263	14,406	187	71,54	1194,62	1266,16	8,00	6	6	—	5,000	11,417	1862,0	2112,0	18.900	75.600	10,15	[1] Здѣсь приведены свѣдѣнія не о всѣхъ паровозахъ. По отчету Воронежско-Ростовской дороги въ 1873 г. ихъ считалось: 4 паровоза Сер. П. Берда и К°, 3 Струве и 15 его же Сер. Т, 67 бельгійскаго общества, 13—Русскаго, 2 Нильсона, 5 Шнейдера, 6—Эврарда и К°. 1—Кайля и 8 Сер. К. Китсона и К°. Всего 134.
	1	Казакъ....................		1864. III																				
	1	Грушевка		id. II																				
	1	М. И. Чертковъ............	Нельсона и К°.	1868. X.	18,140	24,020	4,250	14,175	169	102,90	1244,11	1347,01	8,00	6	6	—	4,333	11,508	1935,0	2235,0				
	1	П. П. Мельниковъ..........		id. IX.																				
	1	С. Поляковъ	Шнейдера и К°,	1869. VI.																				
	1	Д. А. Милютинъ............	въ Крезо.	id. XI.	18,310	24,020	4,000	14.000	151	88,20	1116,22	1204,42	8,00	6	6	—	4,200	11,000	1736,0	1876,0				
	1	Г. Я. Чеботаревъ..........	id.	1870. V.																				
	1	Г. М. Толстой.............	id.	id. IX.																				
12		**Одесская.**																						
		Тендеръ-паровозы:																						
	4	№№ 25—28.......	Борзига въ Берлинѣ.	1865. XII.	14,000	20,000	4,000	14,416	128	57,10	623,40	680,50	—	6	4	3,333	3,333	12,063	1140,0	1680,0	18.268	73.072	16,02	
	3	» » » » »	Кайля и К°.				...		...										1054,0					
		Пассажирскіе:																						
	24	№№ 1—24.......	Борзига въ Берлинѣ.	1865. XII.	17,000	24,000	4,125	18,125	150	67,00	1073,00	1140,00	—	6	4	3,333	5,000	10,792	1450,0	1620,0	23.250	558,000	16,03	
	17	» » » » »	Кайля и К°.				...		...										1736,0					
	18	» » » » »	Китсона.				...		...										1800,0					
	47	Товарные:	Кесслера въ Эсслингенѣ.				...		...										1770,0					
	23	№№ 86—108......	Зигля въ Винеръ-Нейштадтѣ.	1868. IX.	18,000	24,000	4,250	19,365	167	90,00	1260,00	1350,00	—	6	6	—	4,167	10,625	1960,0	2170,0	20.309	471.710	10,46	
	23	» » »	Кайля и К°.				...		...										2460,0					
	34	» » »	Шварцкопфъ.				...		...										2000,0					
	4	» » »	Русск. Общ. Мех. Зав.				...		...										1960,0					

№ по порядку.	Число паровозовъ.	Названія паровозовъ.	Мѣсто изготовленія. (Заводы).	Время поступленія въ работу.	Цилиндръ. Діаметръ.	Цилиндръ. Ходъ поршня.	Котелъ. Діаметръ.	Котелъ. Длина.	Котелъ. Число огнепроводныхъ трубокъ.	Поверхность нагрѣва. Въ топкѣ.	Поверхность нагрѣва. Въ огнепроводныхъ трубкахъ.	Поверхность нагрѣва. Всего.	Наивысшее давленіе пара допущенное правительствомъ (въ атмосферахъ).	Колеса. Число. Всѣхъ.	Колеса. Число. Ведущихъ.	Колеса. Діаметръ. Неведущихъ.	Колеса. Діаметръ. Ведущихъ.	Разстояніе между крайними осями.	Собственный вѣсъ паровоза. Безъ воды и топлива.	Собственный вѣсъ паровоза. Съ водою и топливомъ.	Первоначальная стоимость паровозовъ съ тендерами. Одного.	Первоначальная стоимость паровозовъ съ тендерами. Всѣхъ.	Первоначальная стоимость паровозовъ съ тендерами. На пудъ вѣса.	Примѣчанія.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
				Годы и мѣсяцы.	Дюймы.		Футы.			Квадратные футы.						Футы.		Футы.	Пуды.		Рубли.			
13		**Динабурго-Витебская.**																						
		Товарные:																						
	5	А. №№ 1, 2, 3, 8, 10		1866. V.																				
	1	id. › 9		id. III.																				
	4	id. › 4—7		id VI.																				
	2	id. › 11—12	Бейера и Пикова въ Манчестерѣ.	id. X.	17,000	24,000	3,917	10,750	180	81,50	1041,35	1122,85	8,00	6	6	—	4,583	15,416	1709,0	1837,5				
	3	id. › 13, 15, 17		1867. I.																				
	3	id. › 14, 19, 20		id. VII.																				
	1	id. › 16		id. VIII.																				
	1	id. › 18		id. IX.																				
		Пасажирскіе:																						
	8	Б. №№ 1—5, 8—10		1866. V.																				
	1	id. › 6		id. VI.																				
	1	id. › 7	Шарпа Стюарта и К° въ Манчестерѣ.	id. VII.	16,000	22,000	3,750	10,250	160	77,08	885,72	962,80	8,00	6	4	3,500	5,500	14,000	1653,5	1808,5				
	5	id. › 11—14, 16		id. VIII.																				
	5	id. › 15, 17—20		id. IX.																				
		Товарные:																						
	3	Б. №№ 1—3	Стифенсона и К° въ Ньюкестелѣ.	1870. II.	18,000	24,000	3,833	13,917	168	92,06	1084,02	1176,08	8,3	6	6	—	4,000	11,250	2019,0	2252,0	25.468	152.808	**12,61**	
	3	id. › 4—6		id. VI.																				
		Товарные:																						
	2	Г. №№ 4, 6		1870. I.																				
	7	id. › 1—3, 7, 9—11	Шарпа Стюарта и К°.		18,000	24,000	3,833	13,833	153	81,90	1041,38	1123,84	8,67	6	6	—	4,250	10,958	1951,0	2122,0	25.106	301.273	**12,87**	
	2			1870. III.																				
	1	id. › 8		id. V.																				
	5	.... Д. №№. 1—6	Борзига въ Берлинѣ.	1871. I.	18,000	24,000	4,552	13,875	172	90,14	1155,70	1245,84	8,67	6	6	4,000	4,000	10,375	2010,0	2269,0	21.000	105.000	**9,25**	
	6	.... Е. №№. 1—6	Зигля въ Вѣнѣ.	id. III.	17,125	24,875	4,167	13,750	164	82,54	1059,70	1142,24	8,00	6	6	3,833	3,833	10,417	1917,0	2150,0	20.800	124.800	**9,67**	
	22	.... Ж.*№№ 1—22	Стефенсона.				...		...															

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
№ по порядку.	Число паровозовъ.	Названія паровозовъ.	Мѣсто изготовленія. (Заводы).	Время поступленія въ работу.	Цилиндръ.		Котелъ.			Поверхность нагрѣва.			Наивысшее давленіе пара допущенное правительствомъ (въ атмосферахъ).	Колеса.					Собственный вѣсъ паровоза.		Первоначальная стоимость паровозовъ и тендеровъ.			Примѣчанія. *)
					Діаметръ.	Ходъ поршня.	Діаметръ.	Длина.	Число огнепроводныхъ трубокъ.	Въ топкѣ.	Въ огнепроводныхъ трубкахъ.	Всего.		Число. Всѣхъ.	Число. Ведущихъ.	Діаметръ. Неведущихъ.	Діаметръ. Ведущихъ.	Разстояніе между крайними осями.	Безъ воды и топлива.	Съ водою и топливомъ.	Одного.	Всѣхъ.	На пудъ вѣса.	
				Годы и мѣсяцы.	Дюймы.		Футы.			Квадратные футы.						Футы.		Футы.	Пуды.		Рубли.			
14		Московско-Курская. [1])																						
		Товаро-пассажирскіе:																						
	2	А №№ 1, 5		1867 VI.																				
	5	id. » 2—4, 6, 7		id. VII.	17,000	23,000	4,620	10,911	170	90.06	1023,33	1113,39	8,66	6	4	3,500	5,500	15,484	1965,5	2275.5	22.680	181.440	11,54	[1]) Изъ числа 206 паровозовъ 1 изъятъ изъ употребленія.
	1	id. » 8		1868. IV.																				
		Товарные:																						
	4	Б. №№ 1—4	Зиглявъ Винеръ Нейштадтѣ.	1866. XII.																				
	1	id. » 5		1867. II.																				
	1	id. » 6		id VI.	20,875	24,875	5,250	15,776	220	104,20	1790,27	1894.47	8,66	8	8	—	4,000	12,745	2706,3	3047,3	27.948	223.584	10,33	
	1	id. » 7		id. VII.																				
	1	id. » 8		1868. III.																				
		Товарные:																						
	2	В. №№ 1, 4		1867. II.																				
	1	id. » 2,		id V.																				
	4	id. » 3, 14—16		id. XI.																				
	8	id. » 5—11, 13	Зиглявъ Винеръ-Нейштадтѣ.	id. III.	17,875	25,250	4,646	14,490	171	85,40	1325,69	1411 09	8,66	6	6	—	4,000	11,479	2050,3	2366,5	26.400	686.400	12,88	
	5	id. » 12, 23—26		id. IX.																				
	4	id. » 17, 19, 21, 22		id. VIII.																				
	1	id. » 18		id. XII.																				
	1	id. » 20		id. VII.																				
		Товаро-пассажирскіе:																						
	2	Г. №№ 1, 8		1867. III.																				
	4	id. » 2, 5, 7, 11		id. V.																				
	2	id. » 3, 9		id. IV.																				
	2	id. » 4, 6	Борзигавъ Берлинѣ.	id. II.	16,000	22,000	4,641	10,791	164	85,04	954,77	1039,81	8,66	6	4	3,500	5,565	15,188	1818,5	2188,5	22.560	451.200	12,41	
	2	id. » 10, 12		id. VI.																				
	5	id. » 13—17		id. VII.																				
	3	id. » 18—20		id. III.																				
		Товарные:																						
	1	Д. №№ 1		1868. III.																				
	1	id. » 2		1867. V.																				
	1	id. » 3		id. III.																				
	4	id. » 4, 6, 9, 10	Борзигавъ Берлинѣ.	id. VII.	19,750	24,000	4,896	15,833	211	101,18	1798,66	1899,84	8,66	8	8	—	4,000	12,870	2367,5	2708,5	13,512	414.720	11,53	
	3	id. » 5, 7, 8		id. VI.																				
	5	id. » 11—15		id. VIII																				

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
№ по порядку.	Число паровозовъ.	Названія паровозовъ.	Мѣсто изготовленія. (Заводы).	Время поступленія въ работу.	Цилиндръ.		Котелъ.			Поверхность нагрѣва.			Наивысшее давленіе пара допущенное правительствомъ (въ атмосферахъ).	Колеса.					Собственный вѣсъ паровоза.		Первоначальная стоимость паровозовъ и тендеровъ.			Примѣчанія.
					Діаметръ.	Ходъ поршня.	Діаметръ.	Длина.	Число огнепроводныхъ трубокъ.	Въ топкѣ.	Въ огнепроводныхъ трубкахъ.	Всего.		Число. Всѣхъ.	Число. Ведущихъ.	Діаметръ. Неведущихъ.	Діаметръ. Ведущихъ.	Разстояніе между крайними осями.	Безъ воды и топлива.	Съ водою и топливомъ.	Одного.	Всѣхъ.	На пудъ вѣса.	
				Годы и мѣсяцы.	Дюймы.	Дюймы.	Футы.	Футы.		Квадратные футы.	Квадратные футы.	Квадратные футы.				Футы.	Футы.	Футы.	Пуды.	Пуды.	Рубли.	Рубли.	Рубли.	
		Товарные:																						
	3	Е. №№ 1—3	Борзига въ Берлинѣ.	id. VIII.																				
	7	id. » 4—10		id. IX.	18,000	24,000	4,458	13,958	171	79,75	1249,13	1328,88	8,66	6	6	—	4,000	10,313	1856,9	2173,1	26.328	421.248	14,12	
	4	id. » 11—14		id. X.																				
	2	id. » 15—16		id. XI.																				
		Товарные:																						
	1	Ж. №№ 3		1869. XII.	20,000	24,000	4,553	13,833	185	113,12	1339,93	1453,05	9,00	6	6	—	4,500	11,500	2071,4	2494,9	23.600	23.600	11,39	
	2	id. » 1, 10	Бейера и К° въ Манчестерѣ.	1870. I.																				
	9	id. » 2,5,6,7,13,15,16,18,19*		id. II.	20,000	24,000	4,553	13,833	185	113,12	1339,93	1453,05	9,00	6	6	—	4,500	11,500	2071,4	2494,9	23.600	472.000	11,39	
	3	id. » 9, 14, 20*		» III.																				
	5	id. » 4, 8, 11, 12, 17		» IV.																				
		Товарные:																						
	3	З. №№ 1, 2, 4	Борзига въ Берлинѣ.	1869. XII.																				
	9	№. » 3, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 16.		1870. I.																				
	6	id. » 14, 15, 17, 21, 22, 23		» II.	19,000	24,000	4,745	13,948	174	100,71	1306,53	1407,24	8,66	6	6	—	3,687	10,489	2107,3	2423,5	24.120	554.760	11,45	
	5	id. » 5, 11, 18, 19, 20		» III.																				
		Товарные:																						
	3	И. №№ 4, 6, 7	Шварцкопфа въ Берлинѣ.	1870. III.																				
	5	id. » 3, 5, 8, 9, 10		» IV.	19,000	24,000	4,520	13,948	172	99,35	1292,13	1391,48	8,66	6	6	—	3,687	10,489	1925,9	2242,1	23.880	238.800	12,40	
	2	id. » 1, 2		» V.																				
		Товарные:																						
	1	К. №№ 7	Гуэна въ Базинъолѣ близъ Парижа.	1870. III.																				
	13	id. » 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 16, 18		» V.	18,702	24,017	4,479	14,190	193	100,00	1285,00	1385,00	8,00	6	6	—	4,157	10,827	1976,6	2292,8	22.500	450.000	11,38	
	6	id. » 6, 11, 15, 17, 19, 20		» IX.																				
		Товаро-пассажирскіе:																						
	13	Л. №№ 1, 4, 7, 11—20	Кайля и Фивъ-Лилля въ Лиллѣ.	1869. VII.																				
	3	id. » 2, 3, 5		» VIII.	19,750	25,625	4,948	16,875	226	115,18	1894,06	2009,24	8,50	8	8	—	4,266	13,432	2494,3	2835,3	32.025	640.500	12,84	
	4	id. » 6, 8, 9, 10		» IX.																				
		Товаро-пассажирскіе:																						
	4	М. №№ 4, 5, 6, 7.	Кайля и Фивъ-Лилля въ Лиллѣ.	1870. III.																				
	3	id. » 1, 2, 3.		» IV.	17,375	22,000	4,342	13,667	177	99,50	1212,00	1311,00	8,00	6	4	4,250	5,500	11,549	1693,9	1972,9	20.850	145.950	12,30	
	3			id										..	..									
		Товаро-пассажирскіе:																						
	2	О. №№ 1, 2.	Воткинскій Вятской губерніи.	1869. XII.																				
	1	id. » 3.		1870. VI.																				
	1	id. » 5.		» X.	16,000	22,000	4,635	10,562	166	85,04	954,77	1039,81	8,66	6	4	3,339	5,530	15,224	1828,4	2017,4	20.000	80.000	10,91	
	4			1869-70. ...										..	..									
		Тендеръ-паровозы:																						
	1	№ 132	Маннингъ Уардль и К° въ Лидсѣ.	1868																				
	1	» 133		1869 ...	11,000	17,000	3,000	7,167	78	35,76	276,31	312,07	8,00	6	6	—	3,073	10,292	811,20	997,20	12.183	24.366	15,02	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
№ по порядку.	Число паровозовъ.	Названія паровозовъ.	Мѣсто изготовленія. (Заводы).	Время поступленія въ работу.	Цилиндръ.		Котелъ.			Поверхность нагрѣва.			Наивысшее давленіе пара допущенное правительствомъ (въ атмосферахъ).	Колеса.					Собственный вѣсъ паровоза.		Первоначальная стоимость паровозовъ съ тендерами.			Примѣчанія.
					Діаметръ.	Ходъ поршня.	Діаметръ.	Длина.	Число огнепроводныхъ трубокъ.	Въ топкѣ.	Въ огнепроводныхъ трубкахъ.	Всего.		Число: Всѣхъ.	Число: Ведущихъ.	Діаметръ: Неведущихъ.	Діаметръ: Ведущихъ.	Разстояніе между крайними осями.	Безъ воды и топлива.	Съ водою и топливомъ.	Одного.	Всѣхъ.	На пудъ вѣса.	
				Годы и мѣсяцы.	Дюймы.		Футы.			Квадратные футы.						Футы.		Футы.	Пуды.		Рубли.			
15		Варшавско-Тереспольская.																						
	12	Смѣшанные №№ 1—12: Фридрихъ-Рембертъ. Варшава. Прага. Милосна. Калушинъ. Седльце. Луковъ. Мендыржецъ. Варшава-Тересполь. Тересполь. Виніольсъ. Брассей.	Зигля, въ Вѣнѣ.	1866. (5)[1] 1867. (5) 1868. (2)	16,000	25,000	4,000	14,000	150	80,91	1088,56	1169,47	12,50	6	4	4,125	5,187	11,000	1800,0	2028,0	21.012 [2]	421.178	11,67	[1]) Цифры, поставленные въ скобкахъ означаютъ число паровозовъ, поступившихъ въ работу въ томъ или въ другомъ году. [2]) Выставлена средняя цѣна.
	10	Товарные: №№ 31—40: Минскъ. Мрозы. Котунь. Бѣла. Брестъ. Люблинъ. Влодава. Яновъ. Смоленскъ. Бердичевъ.		1867. 1872.	17,000	25,000	4,000	14,000	158	80,91	1140,56	1227,47	12,50	6	6	—	4,500	11,166	1810,0	2043,0	21.128 [2]			
16		Рязанско-Козловская.																						
		Пассажирскіе:																						
	12	№ 301—312	Борзига, въ Берлинѣ.	1866	16,000	22,000	4,417	11,333	. . .	97,32	1050,14	1147,46	8,00	6	4	3,417	5,500	15,167	1798,0	2666,0	23.000	276.000	12,79	
		Товарные:																						
	21	№ 201—221		id.																				
	4	» 222—225		1868																				
	4	» 226—229		1869	18,000	24,000	4,250	14,250	164	92,37	1226,02	1318,39	9,33	6	6	—	4,500	10,302	1972,0	2843,0	22.000	638.000	11,15	
	8	» 230—237	Веллерта, въ Берлинѣ.	1870																				
	8	» 238—245	Борзига.	id.																	22.300	356.800	11,30	
17		Лодзинская-фабричная. [3])																						
	1	Товаро-пассажирскіе:	Зигля, въ Вѣнѣ.	1865. IX.																				[3]) По отчету 1872 г. паровозовъ на этой дорогѣ считается 3.
	1	id.		1866 V.																	19.724		12,03	
	1	id.		1868. IX.	16,000	24,000	3,500	14,000	148	67,00	1036,00	1103,00	6,66	6	4	4,000	5,000	10,920	1640,0	1800,0	23.863	63.435	14,55	
	1	id.		1870																	19.848		12,10	
																					23.300	23.300	14,29	
18		Ряжско-Моршанская.																						
		Товаро-пассажирскіе:																						
	6	В. № 1—6	Зигля.	1866. XI.	17,000	22,000	4,000	11,083	173	80,00	1030,00	1110,00	8,66	6	2	3,500	5,500	14,000	1920,0	2160,0	19.200	105.200	10,00	
		Товарные:																						
	12	Г. № 1—12	id.	id.	18,000	24,000	4,500	13,917	160	85,00	1195,00	1280,00	8,66	6	6	—	4,500	11,250	1980,0	2190,0	19.700	236.400	9,45	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
№ по порядку.	Число паро-возовъ.	Названія паровозовъ.	Мѣсто изготовленія. (Заводы).	Время поступленія въ работу.	Цилиндръ.		Котелъ.			Поверхность нагрѣва.			Наивысшее давленіе пара допущенное правительствомъ (въ атмосферахъ).	Колеса.					Собственный вѣсъ паровоза.		Первоначальная стоимость паровозовъ съ тендерами.			Примѣчанія.
					Діаметръ.	Ходъ поршня.	Діаметръ.	Длина.	Число огнепроводныхъ трубокъ.	Въ топкѣ.	Въ огнепроводныхъ трубкахъ.	Всего.		Число. Всѣхъ.	Число. Ведущихъ.	Діаметръ. Неведущихъ.	Діаметръ. Ведущихъ.	Разстояніе между крайними осями.	Безъ воды и топлива.	Съ водою и топливомъ.	Одного.	Всѣхъ.	На пудъ вѣса.	
				Годы и мѣсяцы.	Дюймы.		Футы.			Квадратные футы.						Футы.		Футы.	Пуды.		Рубли.			
19		**Кіево-Брестская.** [1]																						
		Товаро-пассажирскіе:																						
	13	№ 1—13	Кайль въ Парижѣ.	1870. IX.	15,506	23,580	1,584	21,500	166	80,00	1020,00	1100,00	7	6	4	3,520	5,440	3,670	1750	1950				
		Товарные:																						
	19	№ 201—219			19,650	25,545	1,800	25,840	226	111,60	1738,60	1850,20	7	8	8	—	4,160	4,140	2423	2850				
	30	› 101—130	Мальцовъ, въ Людиновѣ.	1870-5 пар. 1871-20 » 1872-5 »	17,960	23,973	1,680	19,040	182	80,40	1264,40	1344,80	8	6	6	—	3,936	3,140	1953	2150				
20		**Козловско-Воронежская.**																						
	6	Друри. Князь Трубецкой. Липинъ. Воронежъ. Козловъ. Донъ	Зигля, въ Вѣнѣ.	1870.	17,000	23,000	4,850	18,110	165	94,80	1237,00	1331,00	6,00	6	4	3,600	5,600	11,417	1502,0	1736,0			12,09	
	4	Толстой. М. Рейтернъ. Мельниковъ. Баронъ Дельвигъ.		1866.																	18.163	381.423		
	6	Герстфельдъ. Сомово. С. Поляковъ. Поляковъ. Земство. Валуевъ.		1870.	18,000	24,000	4,850	19,000	165	96,00	1237,00	1333,00	6,00	6	6	—	4,600	11,333	1606,0	1860,0			11,31	
	5	Фоминъ. Мейенъ. Рольцбергъ. Даниловъ. Кислаковскій		1868.																				
21		**Курско-Кіевская.**																						
	21	Пассажирскіе	Борзига, въ Берлинѣ.	1868. XII.	16,000	22,000	4,536	10,787	177	98,94	1029,98	11292		6	4	3,332	5,540		1736,7	2043,0	21.500	451.500	12,40	
	43	Товарные		id. id.	18,000	24,000	4,373	12,243	164	97,35	1194,62	1291,97		6	6	—	4,500		1860,8	1900,3	23.500	1.010.500	12,63	
22		**Орловско-Грязская.**																						
	5	Баронъ Дельвигъ. Графъ Левашевъ. Рольцбергъ. Русановъ. С. С. Поляковъ.	На акціонерномъ заводѣ въ Карлсруэ.	1868. VI.	16,000	23,000	4,125	13,583	164	78,33	1093,00	1171,33	9,00	6	4	3,458	5,500	11,807	1715,0	1980,0				
	10	Рейтернъ. Коротневъ. Танненбергъ Хвостовъ. Поляковъ. Даниловъ. Рыдзевскій. Кислаковскій. Баронъ Дельвигъ. Мельниковъ	Нельсона. въ Шотландіи.	1868 VIII-X	18,000	24,000	4,146	13,833	169	90,33	1223,00	1313,33	9,00	6	6	—	4,330	11,489	2028,0	2300,0				
	8	С. Поляковъ. Я. Поляковъ. Бобринской. Мейенъ. Троицкій. Гартманъ. С. С. Поляковъ. Кислаковскій	Гартмара въ Хеймницѣ	1870. II-VI.			4,187	10,750	195	97,10	993,70	1090,80	8,00	6	4	3,583	5,541	12,791	1659,0	1875,0				

[1]) Кромѣ поименованныхъ здѣсь паровозовъ на этой дорогѣ въ теченіе 1871—1873 года поступили въ работу: 39 пассажирскихъ, завода Шварцкопфа, стоимостью по 21,478 р., всего—837,642 р., 13 пассажирскихъ зав. Кайля, 8 пассажирскихъ зав. Струве, 61 товарныхъ зав. Шварцкопфа, по 22, 106 р., всего на сумму 1.363,350 р., 19 паровозовъ Кайля и 30 зав. Мальцова, по 14,000 р. каждый, всего на 720,000 р. По отчету 1872 г. товарныхъ считалось 48.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
№ по порядку.	Число паровозовъ.	Названія паровозовъ.	Мѣсто изготовленія. (Заводы).	Время поступленія въ работу. Годы и мѣсяцы.	Цилиндръ. Діаметръ. Дюймы.	Цилиндръ. Ходъ поршня. Дюймы.	Котелъ. Діаметръ. Футы.	Котелъ. Длина. Футы.	Котелъ. Число огнепроводныхъ трубокъ.	Поверхность нагрѣва. Въ топкѣ. Квадратные футы.	Поверхность нагрѣва. Въ огнепроводныхъ трубкахъ. Квадратные футы.	Поверхность нагрѣва. Всего. Квадратные футы.	Наивысшее давленіе пара допущенное правительствомъ (въ атмосферахъ).	Колеса. Число. Всѣхъ.	Колеса. Число. Ведущихъ.	Колеса. Діаметръ. Неведущихъ. Футы.	Колеса. Діаметръ. Ведущихъ. Футы.	Разстояніе между крайними осями. Футы.	Собственный вѣсъ паровоза. Безъ воды и топлива. Пуды.	Собственный вѣсъ паровоза. Съ водою и топливомъ. Пуды.	Первоначальная стоимость паровозовъ съ тендерами. Одного. Рубли.	Первоначальная стоимость паровозовъ съ тендерами. Всѣхъ. Рубли.	Первоначальная стоимость паровозовъ съ тендерами. На пудъ вѣса. Рубли.	Примѣчанія.
	15	Рыдзевскій. С. С. Поляковъ. А. С. Поляковъ.............. Шуберскій. Даниловъ. Грекъ. Грейгъ. Александровское училище. С. С. Поляковъ. Дефанкевичъ. Котолимовъ. Гартманъ. Оболенскій. Мейенъ. Лонгиновъ.	Гартмана въ Хейминцѣ.	1870. II-VI.	17,375	22,000	4,291	13,375	179	97,78	1301,70	1399,48	8,00	6	6	—	4,253	11,031	1801,0	2020,0				
	3																							
23		**Орловско-Витебская.**																						
	20	Пассажирскіе № 1—20: Шереметевъ. Брандтъ. Гвейсръ Хлюстинъ. Потемкинъ. Гернгросъ. Маркъ. Баронъ Франкель. Губонинъ. Казаковъ .... Садовскій................. Рейтернъ. Мельниковъ. Валуевъ. . Графъ Шуваловъ. Белль. Ока. Днѣпръ. Десна. Двина......	Шнейдера и К° въ Крёзо.	1868. VII. 1868 IX.(2) 1869. II. 1869. II.	17,333	22,000	4,104	11,156	174	89,34	1077,00	1166,00		6	4	3,489	5,239	15,041	1816,7	2011,0	22.000	440.000	**12,11**	
	30	Товарные: № 21—50. № 21, 22, 23, 24, 25, 26... № 27, 28.................. › 29, 30................. › 31, 32, 33, 34, 35, 36..... › 37..................... › 38..................... › 9, 40, 41, 42.......... › 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50.	Шнейдера и К° въ Крезо.	1868. IX. id. X. 1868. IX. id. X. id. XI. id. X. 1868. XI. id. XII.	18,100	24,000	4,104	13,833	151	83,58	1165,00	1248,00		6	6	—	4,250	15,203	1947,5	2166,0	25.000	750.000	**12,84**	
	16	› 51—66..............	Шарпа-Стюарта и К° въ Манчестерѣ.	1868. I.	18,000	24,000	3,383	13,500	152	87,00	1166,00	1253,00		6	6	—	4,250	11,000	1970,0	2177,0	25.000	400.000	**12,69**	
	[1] 11	› 67, 68............... › 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75. › 76, 77...............	Доббсъ и К° въ Гласговѣ.	id. id. id. II. id. III.	18,000	24,000	3,885	13,500	152	89,09	1166,00	1255,00		6	6	—	4,250	11,000	1980,0	2148,0	25.000	275.000	**12,63**	[1]) Эти паровозы Доббса-станціонные.
	48	› 78—125.............	Шарпа-Стюарта и К° въ Манчестерѣ.	id. VIII. (4) IX (8). X (8) XI (3) XII (2) XI (1) XII (1) XI (1) XII (8) 1870. I (2) 1869. XII (2). 1870. I (3). III. 1870. II (4)	18,000	27,000	3,885	13,550	152	87,00	1166,00	1253,00		6	6	—	4,250	11,000	1970,0	2177,0	21.392	1.026.816	**10,86**	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
№ по порядку.	Число паровозовъ.	Названія паровозовъ.	Мѣсто изготовленія. (Заводы).	Время поступленія въ работу.	Цилиндръ. Діаметръ.	Цилиндръ. Ходъ поршня.	Котелъ. Діаметръ.	Котелъ. Длина.	Число огнепроводныхъ трубокъ.	Поверхность нагрѣва. Въ топкѣ.	Поверхность нагрѣва. Въ огнепроводныхъ трубкахъ.	Поверхность нагрѣва. Всего.	Наивысшее давленіе пара допущенное правительствомъ (въ атмосферахъ).	Колеса. Число. Всѣхъ.	Колеса. Число. Ведущихъ.	Колеса. Діаметръ. Неведущихъ.	Колеса. Діаметръ. Ведущихъ.	Разстояніе между крайними осями.	Собственный вѣсъ паровоза. Безъ воды и топлива.	Собственный вѣсъ паровоза. Съ водою и топливомъ.	Первоначальная стоимость паровозовъ съ тендерами. Одного.	Первоначальная стоимость паровозовъ съ тендерами. Всѣхъ.	Первоначальная стоимость паровозовъ съ тендерами. На пудъ вѣса.	Примѣчанія.
				Годы и мѣсяцы.	Дюймы.	Дюймы.	Футы.	Футы.		Квадратные футы.	Квадратные футы.	Квадратные футы.				Футы.	Футы.	Футы.	Пуды.	Пуды.	Рубли.	Рубли.	Рубли.	
24		**Шуйско-Ивановская.**																						
	4	Пассажирскіе № 1—4	Шнейдера и К°.	1868. VIII.		22,000	4,083	18,833	173	83,00	951,00	1034,00	8,00	6	4	3,500	5,250	15,333	1025,0	1240,0			9,33	
	2	Товаро-пассажирскіе Б. 1—Б. 2		id. VII.		22,500	4,333	22,083	178	102,00	1247,00	1349,00	8,00	6	4	4,250	5,583	11,583						
	2	» Б. 3—Б. 4	Кайлян и К°.	id. X.																				
	8	Товарные Г. 1—Г. 8		id. VII.	17,580																16.800	703.200		
	5	» Г. 9—Г. 13		id. X.		24,500	4,166	21,583	177	103,00	1222,00	1325,00	8,00	6	6	—								
	3	» Г. 14—Г. 16	Струсберга.	1871. VIII.		24,000	4,083	21,500	162	91,00	1180,00	1271,00	8,00	6	6	—	4,250	11,000	1350,0	1525,0			7,91	
25		**Риго-Митавская.** [1]																						
	8	Лифляндія. Курляндія. Аа. Двина. Олай. Торенсбергъ Рига. Митава	Борзига въ Берлинѣ.	1868. XI. id. XII. 1869. II.	16,000	22,000	4,083	10,875	164	60,00	880,00	940,00	8,66	6	4	5,083	3,333	14,166	2030,0	2440,0	17.127	137.017	8,43	[1]) Кромѣ поименованныхъ здѣсь паровозовъ въ работѣ находилось 5 паровозовъ зав. Струсберга и 3 зав. Струве.
26		**Поти-Тифлисская.**																						
	10	Пассажирскіе № 1—10	Iorkshire Engine C limit., Medow Halle works, Sheffield.	1870. X. (№№ 7, 9, 53. 54, 60). 171. V. (1—6, 8, 10, 51. 55—59, 61, 6, 70—72)	16,500	22,000	4,083	10,791	169	80,00	952,00	1040,00		8	4	2,750	5,250	20,291	1342,00	2318,00				
	14	Товарные			18,000	24,000	4,083	13,458	169	95,50	1186,00	1281,50		10	6	2,750	4,270	23,291	2074,00	3416,00				
27		**Курско-Харьково-Азовская**																						
	20	Пассажирскіе	Шнейдера въ Крёзо.	1869. 10. IX. 1870. 10. III.	17,015	22,000	4,166	20,000	174	89,34	997,45	1086,79	8,00	6	4	3,500	5,250	15,000	1624,5	1855,9	21.000	420.000	12,92	
	14	»	Струве въ Коломнѣ.	1870. 7. VII. 1871. 7. III.	18,000	22,000	2,270	22,000	162	81,80	1055,41	1137,21	8,00	6	4	4,266	5,501	11,502	1596,0	1827,3	25.343	354.805	15,87	
	6	»	Гартмана въ Хемницѣ.	1869. VI.	17,750	22,044	4,527	23,600	195	95,27	1420,00	1515,27	8,00	6	4	3,477	5,511	14,993	1784,1	2015,8	25.343	152.058	14,20	
	2	»	Шварцкопфа въ Берлинѣ.	1869. XII.	16,000	22,000	4,060	20,000	195	97,00	1189,50	1286,50	8,00	6	4	3,200	5,240	12,700	1593,0	1820,1	25.343	50.686	15,90	
	35	Товарные	Шнейдера въ Крёзо.	1869. 21. VIII. 1870. 14. I.	16,500	24,000	4,166	22,000	151	82,34	1165,70	1248,04	8,00	6	6	—	5,250	11,000	1738,5	1970,1	22.125	774.375	12,72	
	18	»	Струве въ Коломнѣ.	1870. I.	17,375	24,438	4,166	22,000	162	81,80	1055,41	1137,21	8,00	6	6	—	4,265	11,030	1653,0	1884,4	25.968	467.426	15,70	
	13	»	Гартмана въ Хемницѣ.	1869. V.	17,500	24,875	4,265	25,580	179	90,34	1210,37	1300,71	8,00	6	6	—	4,265	11,024	1824,0	2055,8	25.968	337.585	14,68	
	10	»	Леонарда въ Льежѣ.	1870. VI.	18,500	25,875	4,250	23,000	183	95,27	1288,50	1383,77	9,00	6	6	—	4,000	11,250	1767,0	1999,0	20.937	209.375	11,84	
	8 [2])	»	Эврарда въ Бельгіи.	1870. VI.	18,500	25,875	4,250	23,000	183	95,27	1288,50	1383,77	9,00	6	6	—	4,000	11,250	1767,0	1998,0	20.937	167.500	11,84	[2]) По другимъ свѣдѣніямъ, паровозовъ Эврарда считается 10, стоимостью 209,370 р.
28		**Грязе-Царицынская.**																						
	6	№№ 1001—1006: Гравве Баронъ Дельвигъ Рейтернъ Губонинъ Князь Волконскій Бобринскій	Шнейдера и К° въ Крёзо.	1869. X. id. id. id. XI. id. XII. id. XI. id. id.	17,310	22,000	4,100	11,150	174	93,34	1077,00	1170,34	8	6	4	5,240	3,490	15,190	1816,7	2011,9	16.530	99.180	9,09	

1. № по порядку.	2. Число паровозовъ.	3. Названія паровозовъ.	4. Мѣсто изготовленія. (Заводы).	5. Время поступленія въ работу.	6. Цилиндръ. Діаметръ.	7. Цилиндръ. Ходъ поршня.	8. Котелъ. Діаметръ.	9. Котелъ. Длина.	10. Котелъ. Число огнепроводныхъ трубокъ.	11. Поверхность нагрѣва. Въ топкѣ.	12. Поверхность нагрѣва. Въ огнепроводныхъ трубахъ.	13. Поверхность нагрѣва. Всего.	14. Наивысшее давленіе пара допущенное правительствомъ (въ атмосферахъ).	15. Колеса. Число. Всѣхъ.	16. Колеса. Число. Ведущихъ.	17. Колеса. Діаметръ. Неведущихъ.	18. Колеса. Діаметръ. Ведущихъ.	19. Разстояніе между крайними осями.	20. Собственный вѣсъ паровоза. Безъ воды и топлива.	21. Собственный вѣсъ паровоза. Съ водою и топливомъ.	22. Первоначальная стоимость паровозовъ съ тендерами. Одного.	23. Первоначальная стоимость паровозовъ съ тендерами. Всѣхъ.	24. Первоначальная стоимость паровозовъ съ тендерами. На пудъ вѣса.	25. Примѣчанія.
				Годы и мѣсяцы.	Дюймы.	Дюймы.	Футы.	Футы.		Квадратные футы.	Квадратные футы.	Квадратные футы.				Футы.	Футы.	Футы.	Пуды.	Пуды.	Рубли.	Рубли.	Рубли.	
	11	№№ 107—117:																						
		Даниловъ		1871. VIII.																				
		Козляниновъ		id. VII.																				
		Баронъ Штейнгель		id. id.																				
		Федосѣевъ		id. id.																				
		Бернацкій		id. id.																				
		Хлуденевъ	А. Борзига, въ Берлинѣ.	id. IV.	17,310	22,000	4,100	11,180	171	98,00	1040,00	1138,00	8,50	6	4	5,240	3,250	15,190	2115,0	2380,0	17.750	195.250	8,39	
		Прохоровъ		id. id.																				
		Линда		id. id.																				
		Апахаловъ		id. id.																				
		Крыловъ		id. XII.																				
		Корсакъ		id. id.																				
	63	№№ 1—63: Мельниковъ		1869. VI.																				
		№№ 2		id. id.																				
		Садомцевъ		id. id.																				
		Потаповъ		id. id.																				
		Казаковъ	Шнейдера и К°, въ Крёзо.	id. VII.	18,000	24,000	4,100	13,830	151	84,00	1253,00	1337,00	8	6	6	4,250	—	11,000	1947,5	2155,0	18.270			
		Винбергъ		id. VIII.																				
		Павловъ		id. id.																				
		№ 8		id. id.																				
		Гартингъ		id. VII.																				
		Родецкій		id. id.																		438.480	9,38	
		Царицынъ		id. X.																				
		Садовскій		id. id.																				
		Шерваль		id. id.																				
		Полежаевъ		id. id.																				
		№ 15		id. XII.	18,000	24,000	4,100	13,830	151	84,00	1253,00	1337,00	8	6	6	4,250	—	11,000	1947,5	2155,0	18.270			
		Москва		id. id.																				
		Сальковъ	Шнейдера и К°, въ Крёзо.	id. id.																				
		№ 18		id. XI.																				
		Борисоглѣбскъ		id. XI.																				
		Гагаринъ		id. id.																				
		Тамбовъ		id. id.																				
		Ангель		id. id.	18,000	24,000	4,100	13,830	151	84,00	1253,00	1337,00	8	6	6	4,250	—	11,000	1947,5	2155,0	18.270			
		Пероттъ		id. id.																				
		№ 24		id. XI.																				

1. № по порядку.	2. Число паровозовъ.	3. Названія паровозовъ.	4. Мѣсто изготовленія. (Заводы).	5. Время поступленія въ работу. Годы и мѣсяцы.	6. Цилиндръ. Діаметръ. Дюймы.	7. Цилиндръ. Ходъ поршня. Дюймы.	8. Котелъ. Діаметръ. Футы.	9. Котелъ. Длина. Футы.	10. Котелъ. Число огнепроводныхъ трубокъ.	11. Поверхность нагрѣва. Въ топкѣ. Квадратные футы.	12. Поверхность нагрѣва. Въ огнепроводныхъ трубкахъ. Квадратные футы.	13. Поверхность нагрѣва. Всего. Квадратные футы.	14. Наивысшее давленіе пара допущенное правительствомъ (въ атмосферахъ).	15. Колеса. Число. Всѣхъ.	16. Колеса. Число. Ведущихъ.	17. Колеса. Діаметръ. Неведущихъ. Футы.	18. Колеса. Діаметръ. Ведущихъ. Футы.	19. Колеса. Разстояніе между крайними осями. Футы.	20. Собственный вѣсъ паровоза. Безъ воды и топлива. Пуды.	21. Собственный вѣсъ паровоза. Съ водою и топливомъ. Пуды.	22. Первоначальная стоимость паровозовъ съ тендерами. Одного. Рубли.	23. Первоначальная стоимость паровозовъ съ тендерами. Всѣхъ. Рубли.	24. Первоначальная стоимость паровозовъ съ тендерами. На пудъ вѣса. Рубли.	25. Примѣчанія.
		№ 25		1870. X.																				
		› 26		id. XI.																				
		› 27		id. X.																				
		› 28		id. id.																				
		› 29	Борзига	id. id.																				
		› 30	въ Берлинѣ.	id. IX.	18,000	28,250	4,100	14,000	150	81,00	1210,00	1291,00	8,50	6	6	4,250	—	11,000	1923,0	2097,0	18.750			
		› 31		id. X.																				
		› 32		id. id.																				
		› 33		id. XI.																				
		› 34		id. id.																				
		› 35		id. id.																				
		› 36		id. XII.																				
		› 37		id. id.																				
		› 38		id. id.																				
		› 39		id. id.																				
		› 40		id. id.																				
		‹ 41	Борзига	id. id.	18,000	28,250	4,100	14,000	150	81,00	1210,00	1291,00	8,50	6	6	4,250	—	11,000	1923,0	2097,0	18.750		9,75	
		И. Мельниковъ	въ Берлинѣ.	id. id.																		731.250		
		Имшенецкій		1871. I.																				
		Князь Оболенскій		id VII.																				
		Сергѣевъ		id. IV.																				
		Нефедьевъ		id. VIII.																				¹) Паровозы №№ 48 (Лясскій), 51, 53, 54 и 56—63 находились въ 1971 году въ бездѣйствіи.
		Верховскій		id. VII. ¹)																				
		Лясскій		1872. VI.																				
		›		1873. VI.																				
		›		id. id.																				
		›		1872. V.																				
		›	Русскаго	1873. VII.																				
		›	Общества	1872. VI.																				
		›	Механичес-	id. V.																				
		›	кихъ Гор-	1871. VII.																				
		›	ныхъ заво-	1872. VI.	18,000	24,000	4,100	14,000	152	75,00	1099,00	1174,00	8	6	6	4,250	—	10,990	1936,0	2130,0	18.750		9,68	
		›	довъ въ	id. VI.																				
		›	С.-Петербургѣ.	id. VI.																				
		›		id. VII.																				
		›		id. VII.																				
		›		id. VII.																				
		›		id. VII.																				
		›		id. VII.																				

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
№ по порядку.	Число паровозовъ.	Названія паровозовъ.	Мѣсто изготовленія. (Заводы).	Время поступленія въ работу.	Цилиндръ.		Котелъ.			Поверхность нагрѣва.			Наивысшее давленіе пара допущенное правительствомъ (въ атмосферахъ).	Колеса.					Собственный вѣсъ паровоза.		Первоначальная стоимость паровозовъ и тендеровъ.			Примѣчанія.
					Діаметръ.	Ходъ поршня.	Діаметръ.	Длина.	Число огнепроводныхъ трубокъ.	Въ топкѣ.	Въ огнепроводныхъ трубкахъ.	Всего.		Число: Всѣхъ.	Число: Ведущихъ.	Діаметръ: Неведущихъ.	Діаметръ: Ведущихъ.	Разстояніе между крайними осями.	Безъ воды и топлива.	Съ водою и топливомъ.	Одного.	Всѣхъ.	На пудъ вѣса.	
				Годы и мѣсяцы.	Дюймы.		Футы.			Квадратные футы.						Футы.		Футы.	Пуды.		Рубли.			
29		Козловско-Тамбовская.																						
		Пассажирскіе:																						
	4	№№ 1—4	Іоркширскаго	1869. XI.	16,000	22,000	4,125	9,200	168	78,00	850,00	928,00	8,00	6	4	3,250	6,166	13,125	1674,0	1891,0	19.400	77.600	10,25	
		Товарные:	Общества въ																					
	8[1]	№№ 10—17	Англіи.	id. XI.	18,000	24,000	4,166	13,200	169	83,00	1195,00	1278,00	8,00	6	6	4,333	4,333	11,000	1860,0	2074,0	20.800	229.800	11,18	[1]) По другимъ свѣдѣніямъ, товарныхъ паровозовъ на этой дорогѣ считается 11.
30		Рыбинско-Бологовская.																						
		Товарные:																						
	7	Б. №№ 11—17		1869. IX.																				
	2	id. » 18—19		1869. XI.																				
	3	id. » 20, 26 27		1870. I.																				
	20	id. » 22—25, 28—37, 40—42, 44—46	Борзига въ Берлинѣ.	1870. III.	18,500	23,000	4,417	13,792	178	93,98	892,34	986,32	8,66	6	6	—	4,000	10,375	1917,0	2487,5	29.141	1.311.345	15,20	
				1870. II.																				
	7	id. » 38, 39, 43, 45, 48—50. .		1870. V.																				
	1	id. » 21		1870. VII.																				
	5	В.[2]) » 51—55	Шарпа-Стюарта	1870. VII.	16,500	22,000	3,750	13,500	145	92,77	1046,57	1139,34	8,66	6	6	—	3,750	11,000	1674,0	17.6,0	29.141	87.423	17,48	[2]) Съ желѣзными дымогарными трубами.
	3	Д[3]) » 68—70	въ Манчестерѣ.																					[3]) Тендеръ-паровозы или танковые.
	10	Г. Пассажирскіе	Шнейдера и К°				...		...															[4]) Стоимость всѣхъ 72 паровозовъ—1. 967. 814 р. 87½ к., а по другимъ свѣдѣніямъ—2.050. 910 р.
	9	Е	въ Крёзо.																					
	5	Пассажирскіе А	Шарпа-Стюарта.	1870. VII.			...		...													....[4])		
31		Балтійская.																						
		а) Петергофскій участокъ.																						
		Пассажирскіе:																						
	2	Стрѣльна Д № 1	Шарпа-Стюарта	1857 VII.	15,000	20,000	3,833	9,750	163	74,50	855,00	929,50	6	6	2	3,333	6,000	14,000	1359,0	1506,0	12.180		8,96	
		Екатерина Е № 2	въ Манчестерѣ	1859 VI.	16,000	22,000	4,000	11,500	127	81,00	870,00	951,00	6	6	2	3,500	7,000	14,660	1628,0	1827,0	21.717		13,33	
		Товаро-Пассажирскіе.																						
	3	Каролина Ж № 3	Кеслера въ	1857 XI.	16,000	24,000	4,000	12,000	132	75,00	910,00	985,00	6	8	4	3,083	6,000	16,000	1680,0	1885,0	21.195	223.863	12,62	
		Алексѣй » № 4	Карлсруэ.	id. id.	16,000	24,000	4,000	12,000	132	75,00	910,00	985,00	6	8	4	3,083	5,000	16,000	1680,0	1872,0	21.211		12,63	
		Василій » № 5		1860. VIII.	16,000	24,000	4,000	12,000	144	75,00	910,00	985,00	6	8	4	3,083	5,000	16,000	1680,0	1872,0	20.160		11,99	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
№ по порядку.	Число паровозовъ.	Названія паровозовъ.	Мѣсто изготовленія. (Заводы).	Время поступленія въ работу.	Цилиндръ.		Котелъ.			Поверхность нагрѣва.			Наивысшее давленіе пара допущенное правительствомъ (въ атмосферахъ).	Колеса.					Собственный вѣсъ паровоза.		Первоначальная стоимость паровозовъ и тендеровъ.			Примѣчанія.
					Діаметръ.	Ходъ поршня.	Діаметръ.	Длина.	Число огнепроводныхъ трубокъ.	Въ топкѣ.	Въ огнепроводныхъ трубкахъ.	Всего.		Число. Всѣхъ.	Число. Ведущихъ.	Діаметръ. Неведущихъ.	Діаметръ. Ведущихъ.	Разстояніе между крайними осями.	Безъ воды и топлива.	Съ водою и топливомъ.	Одного.	Всѣхъ.	На пудъ вѣса.	
				Годы и мѣсяцы.	Дюймы.	Дюймы.	Футы.	Футы.		Квадратные футы.	Квадратные футы.	Квадратные футы.				Футы.	Футы.	Футы.	Пуды.	Пуды.	Рубли.	Рубли.	Рубли.	
	6	Елена 3 № 6. Марія № 7...	Борзига въ Берлинѣ.	1863. VII.	18,000																18.785		10,44	
		Надежда » № 8............		1865. id.	15,000																21.711		12,06	[1]) Эта цифра показана вдвойнѣ: она выражаетъ стоимость не 6 паровозовъ №№ 6—11, а всѣхъ 11 паровозовъ.
		Ораніенбаумъ № 9. Петергофъ № 10.		1866. VIII.	18,000	24.000	4,125	13,250	164	74,00	1021,00	1095,00	6,66	6	4	3,500	5,000	11,000	1800,0	1992,0	23.549	223.863 [1])	13,08	
		Александръ № 11...........		1867. X.	18,000																21.021		11,68	
		б) Балтійскій участокъ.																						
	2	Станціонные. А. №№ 1—2.....	Маннинга и Кº въ Лидсѣ.	1871.																				
	16	Товаро-пассажирскіе Б. №№ 1—16.		1870. X.																				
	34	Товарные Г. №№ 17—50......	Шварцкопфа въ Берлинѣ.	1870. X. XI. XII. 1871. IV. V.																				
32		**Харьково-Николаевская.**																						
	28	Товарные:																						
		Днѣпръ................		1870. VII.																				
		Кременчугъ...............		1869. XI.																				
		Кагарлыкъ...............		id. XI.																				
		Малороссія...............		id. XI.																				
		Полтава...............		id. XI.																				
		Лопань...............		id. XI.																				
		Валки...............		1870. III.																				
		Сенжары. Люботинъ. Уда......		id. id.																				
		Запорожье...............		1870. VII.																				
		Харьковъ...............		id. id.																				
		Пселъ...............		1870. IX.																				
		Ворскла...............	Кеслера въ Эсслингенѣ.	id. id.	18,000	24,007	4,230	14,300	167	83,43	1262,07	1345,50	8	6	6	—	4,190	10,660	1756,0	2012,0				
		Коломакъ...............		1870. X.																				
		Константиноградъ...........		1871. II.																				
		Хороль...............		id. id.																				
		Миргородъ...............		1870. X.																				
		Лубны...............		1871. II.																				
		Каневъ...............		1870. IX.																				
		Переяславъ...............		1871. II.																				
		Ромны. Зміевъ............		id. id.																				
		Славянскъ...............		id. IV.																				
		Изюмъ. Прилуки...........		1871. VIII.																				
		Сула. Донецъ.............																						
	18	Товарные [2])...............		1872. VI.																				[2]) Переданные правительствомъ вмѣстѣ съ Елизаветградскимъ участкомъ.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
№ по порядку.	Число паровозовъ.	Названія паровозовъ.	Мѣсто изготовленія. (Заводы).	Время поступленія въ работу. Годы и мѣсяцы.	Цилиндръ. Діаметръ. Дюймы.	Цилиндръ. Ходъ поршня. Дюймы.	Котелъ. Діаметръ. Футы.	Котелъ. Длина. Футы.	Котелъ. Число огнепроводныхъ трубокъ.	Поверхность нагрѣва. Въ топкѣ. Квадратные футы.	Поверхность нагрѣва. Въ огнепроводныхъ трубкахъ. Квадратные футы.	Поверхность нагрѣва. Всего. Квадратные футы.	Наивысшее давленіе пара допущенное правительствомъ (въ атмосферахъ).	Колеса. Число. Всѣхъ.	Колеса. Число. Ведущихъ.	Колеса. Діаметръ. Неведущихъ. Футы.	Колеса. Діаметръ. Ведущихъ. Футы.	Колеса. Разстояніе между крайними осями. Футы.	Собственный вѣсъ паровоза. Безъ воды и топлива. Пуды.	Собственный вѣсъ паровоза. Съ водою и топливомъ. Пуды.	Первоначальная стоимость паровозовъ съ тендерами. Одного. Рубли.	Первоначальная стоимость паровозовъ съ тендерами. Всѣхъ. Рубли.	Первоначальная стоимость паровозовъ съ тендерами. На пудъ вѣса. Рубли.	Примѣчанія.
	12	Пассажирскіе: Куряжъ. Немышля . . . . Кобеляки. Коротичъ . . . . Волчекъ . . . . Головачъ . . . . Мерчикъ. Песочинъ . . . . Мерефа. Рѣшетиловка . . . . Омельникъ. Ташлыкъ	Кеслера, въ Эсслингенѣ.	1870. IX. 1871. III. 1871. VIII. 1871. VI. 1871. VIII. 1871. VI. 1871. VIII.	16,000	22,000	4,500	12,300	172	80,00	1130,00	1210,00	8	6	4	3,360	5,500	15,000	1663,0	1879,0				
33		**Тамбово-Саратовская.**																						
	15	Товаро-Пассажирскіе: Сер. А.	Китсона, въ Лидсѣ.		16,000	24,000	4,250	14,917	163	97,50	847,00	944,50	9,00	6	4	3,333	5,500	13,750	1829,0	2046,0	20.000	300.000	**10,93**	
	30	Товарные: Сер. Б.	Бейера и Пикока, въ Манчестерѣ.		18,000	24,000	4,320	19,025	184	86,53	1348,79	1435,32	9,00	6	6	—	4,500	10,583	1984,0	2224,4	25.000	750.000	**12,60**	
	10	Ферли: Сер. В.	Шарпъ-Стюарта.		15,000	20,000	3,875	30,833	266	125,00	1500,00	1625,00	9,00	12	12	—	3,500	29,250	2728,0	3472,0	28.000	280.000	**10,07**	
	10																							
34		**Московско-Брестская.**																						
	20	Товаро-пассажирскіе: Серія А . . .	Въ Крёзо.	**1870. IX.**	17,312	22,046	4,230	10,800	174	97,16	1031,50	1128,66	8	6	4	3,670	5,500	15,080	1831,4	2075,3	17.500	350.000	**9,55**	
	5	(Бологовскіе) Серія А . . .	Въ Манчестерѣ.	id.	16,971	22,000	4,000	10,700	164	96,40	948,30	1044,70	8	6	4	3,380	5,570	14,740	1798,7	1860,8	17.000	85.000	**9,45**	
	41	Товарные: Серія Б . . .	Въ Крёзо.	id.	18,109	25,576	4,230	13,250	174	97,16	1269,34	1366,50	8	6	6	—	4,010	10,980	1892,2	2136,4	18.500	752.500	**9,77**	
	4	» Серія N . . .	id.	id.	18,109	24,015	4,030	13,500	151	82,31	1164,60	1246,91	8	6	6	—	4,240	10,980	1892,2	2136,4	18.000	72.000	**9,51**	
	7	» Серія Г . . .	Въ Манчестерѣ.	id.	18,000	24,000	4,110	13,800	172	104,10	1269,70	1373,80	8	6	6	—	4,040	11,010	1891,8	2108,9	18.000	126.000	**9,51**	
	15	» Серія Б . . .	id.	id.	18,109	24,000	4,120	13,500	174	99,00	1278,20	1377,20	8	6	6	—	4,040	11,010	1922,8	2170,9	18.000	270.000	**9,36**	
	14	» Серія В . . .	Въ Коломнѣ.	id.	18,093	25,593	4,230	13,250	174	97,16	1269,50	1366,66	8	6	6	—	4,010	11,010	1892,2	2136,4	18.000	252.000	**9,51**	
	4/8	» Серія Б . . .	Въ Лидсѣ.	id.	18,576	25,576	4,230	13,250	174	97,16	1269,34	1366,50	8	6	6	—	4,010	11,980	1892,2	2136,4	18.500 18.000	218.000	**9,77** **9,51**	
	15	Товаро-пассажирскіе																					. . .	
	5	Товарные																						

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
№ по порядку.	Число паровозовъ.	Названія паровозовъ.	Мѣсто изготовленія. (Заводы).	Время поступленія въ работу.	Цилиндръ.		Котелъ.			Поверхность нагрѣва.			Наивысшее давленіе пара допущенное правительствомъ (въ атмосферахъ).	Колеса.					Собственный вѣсъ паровоза.		Первоначальная стоимость паровозовъ съ тендерами.			Примѣчанія.
					Діаметръ.	Ходъ поршня.	Діаметръ.	Длина.	Число огнепроводныхъ трубокъ.	Въ топкѣ.	Въ огнепроводныхъ трубкахъ.	Всего.		Число. Всѣхъ.	Число. Ведущихъ.	Діаметръ. Неведущихъ.	Діаметръ. Ведущихъ.	Разстояніе между крайними осями.	Безъ воды и топлива.	Съ водою и топливомъ.	Одного.	Всѣхъ.	На пудъ вѣса.	
				Годы и мѣсяцы.	Дюймы.		Футы.			Квадратные футы.						Футы.		Футы.	Пуды.		Рубли.			
35		**Новоторжская.**																						
		Товаро-пассажирскіе:																						
	5	№№ 1—5	Китсона и К° въ Лидсѣ.	1870. III. IV. VI.	16,000	22,000	4,177	9,625	165	78,00	841,00	919,00	8,00	6	2	5,250	3,333	13,666	1845,7	2026,7	18.800	94.000	9,82	
36		**Либавская.** [1])																						
	10	Пассажирскіе: А. №№ 1—10 ..	Доббса и К°, въ Манчестерѣ.		16,000	22,000	4,000	10,304	196	91,00	923,00	1014,00	8,00	6	4	3,750	5,750	13,583	1620,0	1788,0	22.100	221.000	9,84	[1]) По другимъ свѣдѣніямъ, на Либавской дорогѣ считается 38 паровозовъ. Стоимость паровозовъ Доббса—16.800 р.
	20	Товарные: Б. №№ 1—20 ..	Эрнеста Гуэна и К°, въ Парижѣ.		17,312	23,625	4,181	14,281	160	88,50	1195,00	1283,50	8,00	6	6	—	4,000	11,500	1860,0	2018,0	22.750	455.000	9,71	
	6	» Б. №№ 21—26 ..	Зигля, въ Вѣнѣ.	1871. IX.	18,125	24,875	4,204	15,781	176	88,25	1300,00	1388,25	8,50	6	6	—	3,825	10,375	1960,0	2160,0	22.700	136.200	8,25	
	2	Тендеръ-паровозы: №№ 1 и 2 ...	Доббса и К°, Гласго.	1869.	12,000	22,000	3,166	11,666	126	41,50	673,00	714,50	8,00	4	4	—	3,416	6,203	860,0	1130,0	4.200	8.400	4,88	
	2	» №№ 1 и 2 ...			4,250	9,062				65,33	—	65,33	6,00	4	4	—	2,250	5,552						
37		**Новгородская-узкоколейная.**																						
	4	Смѣшанные (Mixte): №№ 1—4 ..	Эвонсейдаи К° въ Англіи.		10,000	18,000	2,750	8,750	86	48,00	372,00	420,00	10,00	4	4	2,083 [2])	3,500		744,0	868,0				[2]) Діаметръ поддерживающихъ колесъ.
	2	Станціонные танковые: №№ 5 и 6 .	Кокериля и К° въ Бельгіи.		9,000	14,000	2,829	6,580	86	133,96	823,43	957,39	12,00	4	2	2,303 [2])	3,290		671,0	915,0				
38		**Ряжско-Вяземская.**																						
		Пассажирскіе:																						
	3	А. М. Варшавскій А 1........ А. М. Варшавскій А 2........ Ераковъ А 3..............	Шнейдера и К° въ Крёзо.	1870. XII.	17,000	22,000	4,250	11,666	183	93,65	1118,33	1211,98	9	6	4	3,583	5,500	15,166	1736,0	1984,0	21.000	63.000	12,09	
		Товарные:																						
	5	Б 1, Б 2, Б 3, Б 4 и Б 5....		id.	18,000	25,000	4,333	14,166	183	89,79	1357,86	1447,65	9	6	6	—	3,916	11,000	1922,0	2139,0	21.300	106.500	11,08	

ПЕРЕВОЗОЧНЫЯ СРЕДСТВА ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ,

[ПОДВИЖНОЙ СОСТАВЪ]

ПО 31 ДЕКАБРЯ 1872 ГОДА.

ПАССАЖИРСКІЕ ВАГОНЫ.

[1870—1872.]

1. Число вагоновъ.
2. Число осей, — вообще и на версту дороги.
3. Число мѣстъ, — по классамъ, вообще, на версту дороги и на ось.
4. Тормазныя приспособленія.
5. Первоначальная стоимость вагоновъ, — вообще, на версту дороги, на каждую ось и на каждое мѣсто.
6. Работа вагоновъ. (Число осеверстъ, пройденныхъ вагонами. — Среднiй годовой пробѣгъ одной оси. — Число перевезенныхъ пассажировъ, — вообще, на каждую ось и на каждое мѣсто вагона. — Число пассажировъ, — вообще, на каждую ось и на каждое мѣсто вагона. — Среднее число занятыхъ мѣстъ на каждую ось. — Отношеніе занятыхъ мѣстъ къ общему числу ихъ).

№ по порядку.	Названія дорогъ.	Годы.	Длина дороги, въ верстахъ къ концу года.	Число вагоновъ. Четырехъ-колесные.	Число вагоновъ. Шести-колесные.	Число вагоновъ. Осьми-колесные.	Число вагоновъ. Всего.	Число осей. Вообще.	Число осей. На версту дороги.	Число мѣстъ. По классамъ. I.	Число мѣстъ. По классамъ. II.	Число мѣстъ. По классамъ. III.	Число мѣстъ. По классамъ. IV.	Число мѣстъ. Вообще.	Число мѣстъ. На версту дороги.	Число мѣстъ. На каждую ось.	Собственный вѣсъ вагоновъ. Всѣхъ. (Пуды.)	Собственный вѣсъ вагоновъ. На каждую ось. (Пуды.)	Собственный вѣсъ вагоновъ. На каждое мѣсто. (Пуды.)	Тормазныя приспособленія. Число. Вагоновъ съ тормазами.	Тормазныя приспособленія. Число. Тормазныхъ осей.	Первоначальная стоимость вагоновъ. Вообще. (Рубли.)	Первоначальная стоимость вагоновъ. Средняя. На версту дороги. (Рубли.)	Первоначальная стоимость вагоновъ. Средняя. На каждую ось. (Рубли.)	Первоначальная стоимость вагоновъ. Средняя. На каждое мѣсто. (Рубли.)	№ по порядку.	Примѣчанія.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26		
	А. Правительственныя дороги.																										
1	Финляндская	1870	323	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1	
		71	447	..	..	..	92	..	..	..	..	..	..	..	..	..	...	...	...	...	...	...	...	...	...		
		72	452	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	...	...	...	...	...	...	...	...	...		
2	Тересполе-Брестская [1]																									2	[1]) Свѣдѣнія о этой дорогѣ вмѣстѣ съ Варшаво-Тереспольской.
3	Ливенская (узкоколейная)	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	
		71	57	17	—	—	17	34	0,59	24	72	196	—	292	5,12	8,60	5.420	159,50	18,56	—	—	41.711	731,77	1226,81	146,27		
		72	57	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	...	...	...	...	...	...	...	...	...		
	В. Частныя дороги.																										
1	Царскосельская	1870	25	—	63	11	74	233	9,32	662	1.364	1.248	—	3.274	130,96	14,05	55.500	238,20	16,95	14	42	239.998[2]	9599,92	1030,03	73,30	1	[2]) Число это — по доставленнымъ въ Отдѣлъ свѣдѣніямъ отъ Правленія дороги; по отчету же — 199.132 р.
		71	Id.	—	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.		Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.		
		72	Id.	—	Id.	Id.	Id.	Id	Id.	Id.	Id.	Id.	—	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.		
2	С.-Петербурго-Варшавская	1870	1.207	—	350	—	350	1.050	0,82	2.156	1.620	13.088	638	17.502	14,50	16,67	226.004	215,24	12,91	110	...	1.236.528	1024,47	1177,61	70,65	2	
		71	Id.	—	Id.	—	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	...	Id.	Id.	Id.	Id.		
		72	Id.	—	Id.	—	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	...	Id.	Id.	Id.	Id.		
3	Московско-Нижегородская	1870	410	—	189	—	189	567	1,38	800	2.565	5.144	450	8.959	21,85	15,80	123.630	218,04	13,80	52	156	677.330	1652,02	1194,58	75,53	3	
		71	Id.	—	201	—	201	603	1,47	..	..	..	..	..	..	..	...	...	...	...	...	...	...	...	...		
		72	Id.	—	213	—	213	639	1,56	..	..	..	..	..	..	..	...	...	...	...	...	...	...	...	...		
4	Николаевская	1870	604	—	7	231	238	945	1,56	655	2.240	13.310	700[3]	16.905	27,98	17,78	310.550	328,62	18,38	217	854	...	...	...	...	4	[3]) Арестантскія.
		71	Id.	—	15	230	245	965	1,59	..	..	..	..	..	..	..	...	...	...	...	...	...	...	...	...		
		72	Id.	—	17	230	247	971	1,60	..	..	..	..	..	..	..	...	...	...	...	...	...	...	...	...		
5	Варшаво-Вѣнская	1870	325	26	55	—	81	217	0,67	256	1.068	1.440	1.440	4.204	12,94	19,37	44.152	230,47	10,50	20	40	...	...	...	...	5	
		71	Id.	47	Id.	—	102 [4]	259	0,79	294	1.310	1.680	1.510	4.794	14,75	18,49	65.156	243,50	13,59	Id.	Id.	...	...	...	...		[4]) Кромѣ того есть еще 9 салонныхъ вагоновъ, число осей которыхъ по отчету не показано.
		72	Id.	72	Id.	—	127	309	0,95	300	1.454	2.056	2.110	5.920	18,22	19,73	80.398	237,70	13,59	Id.	Id.	...	...	...	...		
6	Варшаво-Бромбергская	1870	138	10	55	—	65	185	1,34	120	460	1.460	1.465	3.505	25,39	18,94	33.331	180,16	9,51	15	30	...	...	...	...	6	
		71	Id.	18	57	—	75	207	1,50	138	648	1.386	1.465	3.637	26,79	17,86	42.690	206,23	11,54	23	46	201.794	1462,00	974,83	54,52		
		72	Id.	Id.	Id.	—	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.		
7	Риго-Динабургская	1870	204	70	—	—	70	140	0,68	276	592	1.164	100	2.132	10,42	15,22	29.828	213,05	13,99	13	26	187.503	916,43	1339,30	87,94	7	
		71	Id.	76	—	—	76	152	0,74	246	Id.	1.338	Id.	2.276	11,15	14,97	32.528	214,00	14,29	14	28	193.899	950,48	1275,65	86,79		
		72	Id.	Id.	—	—	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	11,15	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.		

1	2	3	4	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40		
№ по порядку.	Названія дорогъ.	Годы.	Средняя экспл. длина дорогъ, въ верстахъ.	Работа вагоновъ. Число осеверстъ пройденныхъ вагонами. На своей дорогѣ.	По чужимъ дорогамъ.	Вообще.	Чужими.	Своими и чужими, на версту дороги.	Средній годовой пробѣгъ одной оси.	Работа вагоновъ. Число пассажировъ. Вообще.	На каждую ось вагона.	На каждое мѣсто вагона.	Число пассажироверстъ. Вообще.	На каждую ось вагона.	На каждое мѣсто вагона.	Среднее число занятыхъ мѣстъ на каждую ось.	Процентное отношеніе занятыхъ мѣстъ къ общему числу мѣстъ.	№ по порядку.	Примѣчанія.
	А. Правительственныя дороги.																		
1	Финляндская	1870	323				—					..						1	
		71	447	7.060.099	—	7.060.099	—	15.772		612.704		..	28.262.777						
		72	452		—		—			802.509		..							
2	Тересполе-Брестская																	2	
3	Ливенская (узкоколейная)	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	
		71	41									..							
		72	57									..							
	В. Частныя дороги.																		
1	Царскосельская	1870	25	4.038.338	—	4.038.338	—	161.533	17.332	929.156	3987,78	283,80	20.492.357	87.950	6.258	5,07	36,0	1	
		71	Id.	4.769.675	—	4.769.675	—	190.787	20.470	909.690	3901,25	277,85	20.077.094	86.170	6.126	4,20	30,0		
		72	Id.	4.864.475	—	4.864.475	—	194.579	20.877	889.202	3816,31	271,59	19.712.781	84.604	6.015	4,05	28,9		
				61.192.680 [1]	34.636	61.227.316		50.699	58.279										
2	С.-Петербурго-Варшавская	1870	1.207	47.058.818	34.636	47.088.454		38.984	44.846	1.205.434	1148,00	68,87	224.128.078	213.455	12.806	4,70	28,1	2	[1]) Знаменатель — по доставленнымъ свѣдѣніямъ; числитель, а равно и цифры этой графы за года 1871 и 1872 взяты изъ отчетовъ.
		71	Id.	62.348.554	1.818	62.350.372		51.657	59.398	1.437.987	1368,54	82,16	254.997.115	249.521	14.569	4,09	24,5		
		72	Id.	63.159.968	349.968	63.509.930		52.328	60.009	1.506.671	1439,92	86,08	245.139.443	233.466	14.006	3,93	23,6		
				26.719.158 [1]	7.248	26.726.406		65.149	47.136										
3	Московско-Нижегородская	1870	410	23.240.030 *		23.240.030	327.999	57.483	40.987	887.673	1556,56	99,08	117.947.777	208.021	13.165	5.00	31,6	3	
		71	Id.	30.442 884	70.794	30.513.678		74.251	50.603	965.624	1601,30	..	127.660.652	201.095		4,19			
		72	Id.	32.731.881	452.157	33.184.038		79.833	51.931	1.054.023	1649,52	..	140.847.274	220.419		4,30			
				61.319.582 [1]		61.319.582		101.522	64.888										
4	Николаевская	1870	604	51.951.285		51.951.285		86.012	54.974	1.498.066	1585,25	88,61	384.496.817	406.875	22.745	7,40	41,6	4	
		71	Id.	69.781.389		69.781.389		115.532	72.312	1.546.681	1602,78	..	404.780.092	419.461		5,80			
		72	Id.	76.667.979		76.667.979		126.933	78.916	1.582.209	1629,46	..	413.239.924	425.582		5,80			
5	Варшаво-Вѣнская	1870	325	8.816.863	1.423.738	10.240.601	2.015.030	33.329	47.192	1.020.263	4701,67	242,69	70.907.431	326,762	16.867	6,55	33,8	5	
		71	Id.	8.950.211	1.732.016	10.682.227	3.822.053	39.302	41.244	1.102.914	4258,35	230,06	75.177.263	290.259	15.681	5,88	31,8		
		72	Id.	11.346.490	1.758.488	13.104.978	2.784.825	43.542	42.411	1.253.459	4027,38	211,73	84.462.913	273.343	14.267	5,97	30,3		
6	Варшаво-Бромбергская	1870	188	2.867.240	2.063.695	4.930.935	1.324.184	30.517	26.654	326.758	1766,26	92,23	16.311.568	88.171	4.654	3,89	20,5	6	
		71	Id.	2.516.652	3.734.908	6.251.560	1.086.393	26.109	30.208	328.606	1589,47	90,35	15.881.005	76.719	4.336	4,40	24,6		
		72	Id.	2.603.347	2.772.760	5.376.101	1.145.950	27.169	25.971	364.198	1759,42	100,13	18.549.344	89.610	5.102	4,94	27,6		
7	Риго-Динабургская	1870	204	3.811.882	8.756	3.820.638	41.846	18.837	27.290	252.853	1806,09	118,59	25.746.200	183.901	12.076	6,68	43,8	7	
		71	Id.	4.674.572	—	4.674.572	—	22.914	30.753	282.653	1859,55	124,19	30.144.581	198.319	13.240	6,44	43,0		
		72	Id.	5.523.220	—	5.523.220	—	27.074	36.337	379.795	2498,65	166,86	31.959.540	210.260	14.041	5,78	38,6		

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26		
№ по порядку.	Названія дорогъ.	Годы.	Длина дорогъ въ верстахъ къ концу года.	Число вагоновъ. Четырехколесные.	Шестиколесные.	Осьмиколесные.	Всего.	Число осей. Вообще	На версту дороги.	Число мѣстъ. По классамъ. I.	II.	III.	IV.	Вообще	На версту дороги.	На каждую ось.	Собственный вѣсъ вагоновъ. Всѣхъ. (Пуды.)	На каждую ось. (Пуды.)	На каждое мѣсто. (Пуды.)	Тормазныя приспособленія. Число. Вагоновъ съ тормазами.	Тормазныхъ осей.	Первоначальная стоимость вагоновъ. Вообще. (Рубли.)	Средняя. На версту дороги. (Рубли.)	На каждую ось. (Рубли.)	На каждое мѣсто. (Рубли.)	№ по порядку.	Примѣчанія *).
																	4.000 [1])	200,00 [1])	10,20 [1])								
8	Волго-Донская	1870	73	10	—	—	10	20	0,27	32	120	240	—	392	5,36	19,60	3.365	168,25	8,58	6	12	31.173	427,03	1558,66	79,52	8	[1]) Числитель — по доставленнымъ свѣдѣніямъ, знаменатель — по отчету.
		71	Id.	Id.	—	—	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	—	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.		
		72	Id.	Id.	—	—	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	—	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.		
9	Московско-Ярославская	1870	254	—	118	—	118	354	1,35	376	1.328	5.010	—	6.714	25,48	18,96	55.760	157,51	8,30	61	163	405.960	1554,72	1146,77	60,46	9	
		71	261	—	119	—	119	357	1,31	312	1.392	5.010	—	Id.	25,34	18,80	54.800	153,50	8,16	54	108	412.258	1579,52	1126,77	61,40		
		72	271	—	Id.	—	119	Id.	1,32	Id.	Id.	Id.	—	Id.	24,78	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.		
10	Московско-Рязанская	1870	201	93	20	—	113	246	1,25	309	510	4.252	—	5.071	25,81	20,61	69.870	284,02	13,77	27	56	249.097	1265,25	1012,58	49,12	10	
		71	243	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	...	...	...	...	...	...	...	...	...		
		72	Id.	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	...	...	...	...	...	...	...	...	...		
11	Воронежско-Ростовская	1870	79	19	—	—	19	38	0,48	48	148	504	—	700	8,86	18,42	6.792	178,73	9,70	6	12	...	...	...	...	11	
		71	203	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	...	...	...	...	...	...	...	...	...		
		72	604	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	...	...	...	...	...	...	...	...	...		
				108	46	—	154	344	0,41	234	1.104	2.240	2.192	5.770	7,07	16,77	81.620	237,26	14,11	52	104	...	...	...	...		
12	Одесская [2])	1870	817	102	97	—	199	495	0,61	338	1.638	3.628	1.920	7.524	9,20	15,20	104.620	211,35	13,90	72	144	...	...	...	...	12	[2]) Въ числителѣ — до 30 Іюля; въ знаменателѣ — съ 30 Іюля.
		71	884	117	159	—	276	711	0,80	385	2.068	7.174	—	9.627	10,87	13,54	...	...	...	...	...	...	...	...	...		
		72	958	91	224	—	315	754	0,79	717	2.052	7.834	—	10.603	11,07	14,06	...	...	...	...	...	...	...	...	...		
13	Динабурго-Витебская	1870	243	87	—	—	87	174	0,71	212	970	1.600	160	2.942	12,10	16,90	38.699	222,40	13,15	20	40	...	...	...	...	13	
		71	Id.	Id.	—	—	Id.	Id.	Id.	302	880	1.760	—	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	...	...	...	...		
		72	Id.	Id.	—	—	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	—	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	...	...	...	...		
14	Московско-Курская	1870	502	—	323	—	323	969	1,93	750	2.124	10.518	—	13.392	26.67	13,82	218.822	225,82	16,36	99	297	1.407.109	2802,03	1452,12	105,07	14	
		71	Id.	—	327 [3])	—	327	981	1,95	648	1.710	10.254	—	13.484 [4])	26,80	13,77	222.010	226,30	16,46	98	294	1.431.235	2851,06	1448,76	106,14		[3]) По выключеніи императорскихъ, салонныхъ и столовыхъ вагоновъ (10), число осей которыхъ не показано въ отчетѣ.
		72	Id.	—	Id.	—	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	—	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.		[4]) Въ это число входитъ еще число мѣстъ смѣшанныхъ вагоновъ, которыя по отчетамъ раздѣлить нельзя было.
15	Варшаво-Тереспольская	1870	198	30	—	—	30	60	0,34	104	380	920	—	1.404	7,67	20,65	15.360	256,00	11,96	...	...	102.609	516,91	1508,96	73,08	15	
		71	Id.	37	—	—	37	74	0,37	Id.	Id.	1.070	—	1.554	7,84	21,00	18.920	255,64	12,17	37	74	...	...	...	...		
		72	Id.	38	—	—	38	76	0,38	124	Id.	1.010	—	1.514	7,64	19,92	19.470	256,18	12,85	53	106	...	...	...	...		
16	Рязанско-Козловская	1870	198	89	1	—	90	181	0,91	128	480	2.662	—	3.270	16,51	18,06	45.569	251,76	13,92	48	96	283.000	1429,29	1563,53	86,00	16	
		71	Id.	Id.	Id.	—	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	—	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.		
		72	Id.	Id.	Id.	—	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	—	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.		
17	Лодзинская	1870	26	11	—	—	11	22	0,85	9	72	190	150	421	16,19	19,14	3.840	174,54	9,12	...	...	24.673	948,94	1121,50	58,00	17	
		71	Id.	14	—	—	14	28	1,07	39	86	190	Id.	465	17,88	16,60	5.180	185,00	11,43	...	...	38.555	1482,88	1376,96	85,22		
		72	Id.	Id.	—	—	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	...	...	Id.	Id.	Id.	Id.		
18	Ряжско-Моршанская	1870	121	40	—	—	40	80	0,64	60	184	866	—	1.110	8,95	13,87	19.280	241,00	17,37	8	16	115.518	931,59	1443,97	104,07	18	
		71	Id.	Id.	—	—	Id.	—	Id.	70	174	Id.	—	Id.	9,09	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.		
		72	Id.	Id.	—	—	Id.	—	Id.	Id.	Id.	Id.	—	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.		
19	Кіево-Брестская	1870	278	—	84	—	84	252	0,90	290	675	2.414	—	3.379	12,15	13,40	...	...	...	26	78	...	...	...	...	19	
		71	Id.	—	86	—	86	258	0,92	252	744	2.506	—	3.502	12,60	13,57	36.870	142,90	10,52	25	75	...	...	...	...		
		72	Id.	—	96	—	96	288	1,03	392	792	Id.	—	3.690	13,72	12,81	41.870	145,38	11,35	25	75	...	...	...	...		

1	2	3	4	27	28	29	30	31	32
№ по порядку.	Названія дорогъ.	Годы.	Средняя эксил. длина дорогъ, въ верстахъ.	Работа вагоновъ. Число осеверстъ пройденныхъ вагонами. На своей дорогѣ.	По чужимъ дорогамъ.	Вообще.	Чужими.	Своими и чужими, на версту дороги.	Средній годовой пробѣгъ одной оси.
8	Волго-Донская	1870	73	158.642	—	158.642	—	2.173	7.932
		71	Id.	193.156	—	193.156	—	2.646	9.657
		72	Id.	187.140	—	187.140	—	2.563	9.357
9	Московско-Ярославская	1870	254	7.980.744	—	7.980.744	—	31.420	22.516
		71	261	9.243.264	—	9.243.264	—	35.411	25.891
		72	271	9.685.854	—	9.685.854	—	35.741	27.131
10	Московско-Рязанская	1870	201	5.370.010	—	5.370.010	—	27.342	21.829
		71	243						......
		72	Id.						......
11	Воронежско-Ростовская	1870	79	1.300.568	—	1.300.568	—	16.463	34.225
		71	203	4.020.357	—	4.020.357	19.804	19.902	......
		72	604	9.574.569	—	9.574.569	15.852	15.878	......
			368	7.224.359	—	7.224.359	8.076	19.653	21.000
12	Одесская [2])	1870	347	6.602.164	158.040	6.760.204	1.830.573	24.303	13.657
		71	884	29.356.366	127.731	29.484.097	266.004	33.653	41.288
		72	958	34.643.462	443.739	35.087.201	629.790	37.282	45.910
13	Динабурго-Витебская	1870	243	4.672.462	35.806	4.712.268	257.646	20.305	27.082
		71	Id.	5.380.750	28.328	5.409.078	—	22.259	27.082
		72	Id.	5.464.254	45.200	5.509.454	—	22.672	27.087
14	Московско-Курская	1870	502	26.642.187	237.744	26.879.931	289.573	53.595	27.740
		71	Id.						......
		72	Id.	37.788.504	402.111	38.190.615	64.884	76.206	38.940
15	Варшаво-Тереспольская	1870	198	1.715.214	—	1.715.214	—	8.641	25.223
		71	Id.						......
		72	Id.						......
16	Рязанско-Козловская	1870	198	4.197.102	1.645.452	5.842.554	1.661.194	29.587	32.279
		71	Id.	4.228.844		4.228.844	2.818.292	30.541	23.363
		72	Id.	4.590.826		4.590.826	1.878.516	32.673	25.363
17	Лодзинская	1870	26	389.228	147	389.375	2.989	15.085	17.698
		71	Id.	402.152	—	402.152	2.873	15.572	14.363
		72	Id.	401.416	174	401.590	2.519	15.542	14.342
18	Ряжско-Моршанская	1870	121	1.438.192	—	1.438.192	—	11.597	17.977
		71	121	1.548.700	—	1.548.700	—	12.746	19.358
		72	Id.	1.445.376	—	1.445.376	—	11.945	18.067
19	Кіево-Брестская	1870	91	1.076.750	627.794	1.704.544	—	11.832	6.764
		71	278	8.184.747	480.579	8.665.326		29.441	30.482
		72	Id.	10.003.371		10.003.371		35.983	34.628

33	34	35	36	37	38	39	40		
Работа вагоновъ. Число пассажировъ. Вообще.	На каждую ось вагона.	На каждое мѣсто вагона.	Число пассажироверстъ. Вообще.	На каждую ось вагона.	На каждое мѣсто вагона.	Среднее число занятыхъ мѣстъ на каждую ось.	Процентное отношеніе занятыхъ мѣстъ къ общему числу мѣстъ.	№ по порядку.	Примѣчанія.
23.932	1196,60	61,04	1.505.085	75.254	3.839	9,48	48,3	8	
25.781	1289,05	65,76	1.662.076	83.103	4.240	8,60	43,9		
22.058	1102,90	56,27	1.359.053	67.952	3.467	7,26	37,0		
765.097	2161,29	113,95	62.948.374	177.820	9.875	7,88	41,5	9	
904.719	2534,22	134,76	69.858.120	195.681	10.405	7,55	40,2		
1.052.060	2946,94	156,69	78.542.196	220.006	11.698	8,31	44,2		
702.673	2856,39	138,56	66.284.275	269.448	13.071	12,34	55,0	10	
879.466		..	83.195.212						
978.746		..	92.636.033						
854.642 [1])	9332,68	506,63	10.871.309	286.087	15.530	8,35	45,3	11	[1]) Въ это число не входятъ воинскіе чины и арестанты — 14.413 чел.
509.429		..	16.310.752			6,83			
629.067		..	65.563.813			6,84			
365.928	1063,00	63,00	43.750.534	127.182	7.582	6,05	36,0		
360.174	728,00	48,00	46.628.919	94.200	6.197	5,53	36,0	12	[2]) Въ числителѣ — по 30 Іюля, въ знаменателѣ — съ 30 Іюля.
1.009.159	1419,35	104,82	135.077.252	189.984	14.030	4,56	33,7		
1.209.715	1504,39	114,08	163.251.800	216.514	15.389	4,62	32,8		
242.742	1395,07	82,51	32.779 045	188.385	11.142	6,64	39,2	13	
264.285	1518,87	89,83	36.007.156	206.927	12.239	6,69	39,5		
301.589	1733,27	102,51	36.197.600	208.032	12.303	6,62	39,1		
1.037.869	1071,07	77,49	147.341.754	152.055	11.002	5,47	39,6	14	
1.164.000	1186,54	86,33							
1.372.223	1398,80	101,76	171.541.083	174.966	12.722	4,53	32,9		
259.168	3811,29	184,59	20.506.123	301.560	14.605	11,95	57,8	15	
286.265	3868,44	267,53	22.984.299	310.599	13.886				
340.793	4484,11	337,41	31.313.653	412.021	13.744				
308.992	1707,13	94,49	37.228.068	205.679	11.384	6,35	35,1	16	
341.121	1884,64	104,36	38.101.427	210.505	11.652	5,40	29,9		
366.455	2024,52	112,06	45.708.077	252.531	13,978	7,06	39,0		
103.607	4709,41	246,05	2.693.782	122.444	6.398	6,87	35,8	17	
113.255	4014,81	243,55							
126.871	4531,10	272,84							
82.494	1031,17	74,31	5.846.412	73.080	5.267	4,06	29,2	18	
89.904	1123,80	80,99	6.222.378	77.780	5.605	4,02	28,9		
99.592	1244,90	89,72	6.748.912	84.361	6.080	4,67	33,6		
87 865									
105.829 [3])	348,67	26,00	10.922.818	43.344	3.232	10,14	75,6	19	[3]) Число, обозначенное въ знаменателѣ, — по показанію отчета, а число числителя — по свѣдѣніямъ, доставленнымъ Правленіемъ.
317.711	1231,43	90,72	38.547.080	149.407	11.007	4,70	34,7		
434.822 [4])	1509,79	117,83	53.884.228	187.098	14.602	5,38	41,9		[4]) Кромѣ того 725 человѣкъ, проѣхавшихъ въ товарныхъ поѣздахъ.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
№ по порядку.	Названія дорогъ.	Годы.	Длина дорогъ, въ верстахъ къ концу года.	Число вагоновъ.				Число осей.		Число мѣстъ.						
				Четырехъ-	Шести-	Осьми-	Всего.	Вообще.	На версту дороги.	По классамъ.				Вообще.	На версту дороги.	На каждую ось.
				колесные.						I.	II.	III.	IV.			
20	Козлово-Воронежская	1870	168	—	47	—	47	141	0,84	72	320	1216	—	1.608	9,57	11,40
		71	Id.	—	Id.	—	Id.	Id.	Id.	80	Id.	Id.	—	1.616	9,62	11,46
		72	Id.	—	Id.	—	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	—	Id.	Id.	Id.
21	Курско-Кіевская	1870	439	—	89	—	89	267	0,60	200	560	2.576	136	3.472	7,91	13,00
		71	Id.	—	Id.	—	Id.	267	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.
		72	Id.	—	Id.	—	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.
22	Орловско-Витебская	1870	488	—	137	—	137	411	0,84	255	896	3.652[1]) / 3.456	—	4.803[1]) / 4.607	9,48	11,20
		71	Id.	—	Id.	—	Id.	Id.	Id.	255[1]) / 245	Id.	3.464[1]) / 3.472	—	4.613	9,45	11,22
		72	Id.	—	Id.	—	Id.	Id.	Id.	279[1]) / 238	848[1]) / Id.	Id.	—	4.591[1]) / 4.606	4,43	11,20
23	Орловско-Грязская	1870	284	—	70	—	70	210	0,74	260	300	1.938	—	2.498	8,85	11,89
		71	Id.	—	Id.	—	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	—	Id.	Id.	Id.
		72	Id.	—	Id.	—	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	—	Id.	Id.	Id.
24	Шуйско-Ивановская	1870	84	—	27	—	27	81	0,96	76	160	950	—	1.186	14,12	14,64
		71	171	—	38	—	38	114	0,66	96	224	1.192	—	1.512	8,79	13,26
		72	Id.	—	37	—	37	111	0,65	Id.	Id.	1.144	—	1.464	8,56	13,19
25	Риго-Митавская	1870	39	4	38	—	42	122	3,12	190	400	1.500	100	2.190	56,15	17,95
		71	Id.	Id.	Id.	—	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.
		72	Id.	Id.	Id.	—	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.
26	Поти-Тифлисская	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		71	118	83	—	—	83	162	1,37	264	672	1.420	—	2.452[2])	20,79	15,13
		72	171	137	—	—	137	274	1,60	312	1.024	2.900	—	4.356[2])	31,32	15,90
27	Курско-Харьково-Азовская	1870	763	12	204	—	216	636	0,83	390	1.110	8.448	600	11.156[2])	14,60	17,54
		71	Id.	12	201	—	213	627	0,82	..	..	..	..	9.920	12,98	15,82
		72	Id.	..	..	—	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
28	Грязе-Царицинская	1870	200	—	12	—	62	186	0,93	124	444	1.528	—	2.096	10,53	11,26
		71	625	—	110	—	110	330	0,52	162	904	2.624	—	3.690	5,90	11,19
		72	625	—	Id.	—	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	—	Id.	Id.	Id.
29	Тамбово-Козловская	1870	68	29	—	—	29	58	0,85	45	144	608	—	797	11,72	13,74
		71	Id.	Id.	—	—	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	—	Id.	Id.	Id.
		72	Id.	Id.	—	—	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	—	Id.	Id.	Id.
30	Рыбинско-Бологовская	1870	280	35	37	—	72	181	0,64	133	222	1.100	1.400	2.855	10,19	15,77
		71	Id.	Id.	Id.	—	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.
		72	Id.	Id.	Id.	—	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.

Годы.	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	
	Собственный вѣсъ вагоновъ.			Тормазныя приспособленія.		Первоначальная стоимость вагоновъ.				№ по порядку.	Примѣчанія *).
	Всѣхъ.	На каждую ось.	На каждое мѣсто.	Число.		Вообще.	Средняя.				
				Вагоновъ съ тормазами.	Тормазныхъ осей.		На версту дороги.	На каждую ось.	На каждое мѣсто.		
	Пуды.					Рубли.					
1870	31.854	225,91	19,81	8	...	688.306	4097,06	4881,16	428,05	20	
71	Id.	Id.	19,71	Id.	...	Id.	Id.	Id.	425,93		
72	Id.	Id.	Id.	Id.	...	Id.	Id.	Id.	Id.		
1870	60.573	226,86	17,44	20	60	433.966	988,98	1625,34	124,99	21	
71	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.		
72	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.		
1870	92.552	225,18	20,09	36	72	563.600	1154,91	1371,29	122,33	22	[1]) Числитель — по отчету; знаменатель — по доставленнымъ свѣдѣніямъ.
71	94.279	229,38	20,43	39	78	556.800	1140,00	1355,00	121,00		
72	Id.	Id.	20,46	40	80	Id.	Id.	Id.	120,90		
1870	42.620	236,28	19,86	24	46	...	...	...	...	23	
71	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	...	...	...	...		
72	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	...	...	...	...		
1870	20.520	253,33	17,30	7	21	...	...	...	...	24	
71	23.280	204,21	15,39	11	33	123.550	723,00	1084,00	83,03		
72	22.720	204,68	15,52	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.		
1870	29.650	243,03	13,54	8	16	131.127	3362,23	1074,81	59,88	25	
71	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.		
72	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.		
1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26	
71	...	...	...	...	...	...	...	...	...		[2]) Въ это число входятъ еще число мѣстъ смѣшанныхъ вагоновъ.
72	...	...	...	...	...	...	...	...	...		
1870	155.941	245,19	13,97	52	104	849.156	1111,46	1335,15	76,12	27	
71	162.900	259,81	16,42	51	102	834.356	1092,09	1330,71	84,11		
72	...	...	...	...	...	...	...	...	...		
1870	42.744	229,80	20,39	20	60	174.000	874,37	935,48	83,01	28	
71	...	...	...	...	...	...	...	...	...		
72	...	...	...	...	...	...	...	...	...		
1870	14.500	250,00	18,19	8	16	81.647[3])	1200,69	1407,53	101,81	29	[3]) Счетъ стоимости по свѣдѣніямъ Правленія выраженъ въ франкахъ — 277.600; переводъ въ рубли сдѣланъ по курсу — 340.
71	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.		
72	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.		
1870	38.863	214,71	13,61	9	18	235.562	841,29	1301,45	81,80	30	
71	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.		
72	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.		

1	2	3	4	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40		
№ по порядку.	Названія дорогъ.	Годы.	Средняя экспл. длина дорогъ, въ верстахъ.	Работа вагоновъ. Число осеверстъ пройденныхъ вагонами. На своей дорогѣ.	По чужимъ дорогамъ.	Вообще.	Чужими.	Своими и чужими, на версту дороги.	Средній годовой пробѣгъ одной оси.	Работа вагоновъ. Число пассажировъ. Вообще.	На каждую ось вагона.	На каждое мѣсто вагона.	Число пассажироверстъ. Вообще.	На каждую ось вагона.	На каждое мѣсто вагона.	Среднее число занятыхъ мѣстъ на каждую ось.	Процентное отношеніе занятыхъ мѣстъ къ общему числу мѣстъ.	№ по порядку.	Примѣчанія.
				2.114.145 [1])		2.114.145	2.067.045	24.530	29.229										
20	Козлово-Воронежская	1870	168	10.357.755 *	10.591.090 *	20.948.845 *	5.031.734 *	91.604 *	148.573 *	224.251	1590,43	139,45	17.060.359	120.995	10.609	4,08	35,9	20	[1]) Число числителя вычислено по отчету изъ приложенія за № 10: умножено число пройденныхъ верстъ пассажирскими вагонами на 3; точно также выведены числа и за слѣдующіе года. Число же, показанное въ знаменателѣ — по доставленнымъ свѣдѣніямъ.
		71	Id.	2.273.184		2.273.184	2.662.128	29.376	16.121	269.551	1911,70	166,80	22.439.815	159.147	13.886	4,54	39,8		
		72	Id.	5.637.681		5.648.265		33.620	40.058	304.715	2161,09	188,50	27.058.059	191.901	16.744	4,63	40,6		
21	Курско-Кіевская	1870	439	16.761.633	—	16 761.633	—	38.198	62.777	313.578	1174,45	90,31	68.484.842	256.497	19.724	4,08	31,3	21	
		71	Id.	16.437.165	—	16.437.165	—	37.442	61.562	356.424	1334,92	102,65	78.846.958	295.305	22.709	4,79	36,8		
		72	Id.	17.783.406	—	17.783.406	—	40.508	66.605	390.177	1461,39	112,38	81.726.563	306.092	23.539	4,59	35,3		
22	Орловско-Витебская	1870	488	14.602.065	280.707	14.882.772	—	30.497	36.211	296.309	720,94	64,31	49.793.861	121.153	10.808	3,34	29,8	22	
		71	Id.	12.785 066		12.785.066	—	26.199	31.107	321.070	781,19	69,50	43.438.527	105.689	9.416	3,39	30,2		
		72	Id.	13.810.121		13.810.121	—	28.299	33.601	358.091	872,72	77,74	46.312.820	112.683	10.055	3,36	30,0		
23	Орловско-Грязская	1870	255	7.348.532	—	7.348.532	—	25.835	34.993	174.085	828,97	69,65	15.563.476	74.111	6.226	2,11	17,7	23	
		71	283	7.040.091	—	7.040.091	—	24.876	33.524	235.173	1119,89	94,15	25.350.691	120.711	10.148	3,60	30,2		
		72	284	7.862.376	—	7.862.376	—	27.685	37,439	250.486	1192,79	100,28	26.735.309	127.311	10.702	3,40	28,5		
24	Шуйско-Ивановская	1870	84	1.262.850	—	1.268.850	—	15.034	15.590	132.841	1646,54	112,00	7.558.694	93.317	6.373	5,98	40,8	24	
		71	163	2.484.045	—	2.484.045	—	15.239	21.789	198.706	1743,04	166,69	9.810.522	86.022	8.230	3,95	29,8		
		72	171	3.052.902	—	3.052 902	—	17.853	27.594	219.513	1977,59	191,88	11.334.205	103.010	9.907	3,71	28,1		
25	Риго-Митавская	1870	39	884.430	—	884.430	—	22.677	7.249	220 758	1809,49	100,80	8.296.573	68.004	3.788	9,38	52,2	25	
		71	Id.	1.087.569	—	1.087.569	—	27.886	8.914	251.504	2061,51	114,84	9.435.595	77.341	4.309	8,67	48,3		
		72	Id.	1.138.878	—	1.138.878	—	29.202	9.335	262.876	2154,71	120,03	9.842.229	80.674	4.495	8,64	48,1		
26	Поти-Тифлисская.	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26	
		71	43							52,240	322,47	21,30	1.747.488	10.789					
		72	156							174.449	636,68	40,04							
				24.795.969 [2])		24.795.969		32.367	38.987										
27	Курско-Харьково-Азовская [2])	1870	763	64.961.639 *	4.790.936 *	69.752.575 *	6.079.182 *	92.985 *	109.673 *	736.268	1157,65	65,99	120.613.368	189.490	10.820	1,69	9,66	27	[2]) Числитель вычисленъ по отчету изъ таблицы № 8, чрезъ помноженіе на 3 числа верстъ, пройденнаго пассажирскими вагонами. Знаменатель же — по доставленнымъ свѣдѣніямъ; но цифра эта сомнительна.
		71	Id.	26.883.528		26.883.528		35.233	42.876	864.930	1379,47	87,19	132.675.080	211.601	13.374	4,93	31,6		
		72	Id.	31.193.487		31.193.487		40.882	49.431	873.448	1393,05	88,04	147.170.235	234.561	14.835	4,71			
28	Грязе-Царицинская.	1870	200	3.556.153	—	3.556.153	—	17.780	19.119	102.518	551,17	48,91	12.417.311	66.759	5.924	3,49	30,9	28	
		71	431	7.381.548	—	7.381.548	—	17.126	22.368	158.491	480,27	42,95	18.544.233	56.195	5.025	2,51	22,4		
		72	625	8.045.232	—	8.045.232	—	12.872	24.379	192.714	583,98	52,22	27.900.847	84.548	7.561	3,46	30,9		
29	Тамбово-Козловская	1870	68	962.274	—	962.274	1.492	14.172	16.590	108.443	1869,70	136,06	6.657.346	114.782	8.353	6,91	50,2	29	
		71	Id.	1.268.982	—	1.268.982		18.660	21.872	156.603	2700,05	197,23	9.862.089	170.036	12.421	7,78	56,6		
		72	Id.	1.524.688	—	1.524.688		22.422	26.288	167.137	2881,65	215,00	10.599.698	182.753	13.349	6,95	50,5		
30	Рыбинско-Бологовская	1870	162	3.599.420	—	3 599.420	64.520	22.616	19.896	117.596	649,70	41,18	17.223.601	95.158	6.032	4,70	29,8	30	
		71	280	7.271.271	—	7.271.271		25.969	40.172	227.150	1254,97	79,56	35.383.710	195.490	12.393	4,86	30,8		
		72	Id.	8.393.644	—	8.393.644		29.977	46.373	227.647	1257,71	79,73	35.905.972	198.320	12.449	4,28	27,1		

№ по порядку.	Названія дорогъ.	Годы.	Длина дорогъ въ верстахъ къ концу года.	Число вагоновъ. Четырехъ- колесные.	Число вагоновъ. Шести- колесные.	Число вагоновъ. Осьми- колесные.	Число вагоновъ. Всего.	Число осей. Вообще	Число осей. На версту дороги.	Число мѣстъ. По классамъ. I.	Число мѣстъ. По классамъ. II.	Число мѣстъ. По классамъ. III.	Число мѣстъ. По классамъ. IV.	Число мѣстъ. Вообще	Число мѣстъ. На версту дороги.	Число мѣстъ. На каждую ось.	Собственный вѣсъ вагоновъ. Всѣхъ. (Пуды.)	Собственный вѣсъ вагоновъ. На каждую ось. (Пуды.)	Собственный вѣсъ вагоновъ. На каждое мѣсто. (Пуды.)	Тормазныя приспособленія. Число. Вагоновъ съ тормазами.	Тормазныя приспособленія. Число. Тормазныхъ осей.	Первоначальная стоимость вагоновъ. Вообще. (Рубли.)	Первоначальная стоимость вагоновъ. Средняя. На версту дороги. (Рубли.)	Первоначальная стоимость вагоновъ. Средняя. На каждую ось. (Рубли.)	Первоначальная стоимость вагоновъ. Средняя. На каждое мѣсто. (Рубли.)	№ по порядку.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
31	Балтійская [1]: Петергофская (II и III уч.)	1870	50	3	112	—	115	342	6,58	744	1.766	3.136	—	5.646	108,58	16,50	56.675	165,72	10,04	11	22	317.047	6097,06	927,04	56,15	31
		71	Id.	2	129	—	131	391	7,40	Id.	Id.	4.096	—	6.606	126,07	16,90	78.600	201,03	11,89	19	57	. . .	. . .	. . .	. . .	
		72	Id.	Id	Id.	—	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	—	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	. . .	. . .	. . .	. . .	
	Балтійская [1]: Балтійская (I и VI участки)	1870	73	—	67	—	67	201	0,51	64	428	2.200	—	2.692	6,90	13,39	42.600	211,94	15,82	17	34	365.000	936,74	1815,92	135,55	
		71	389	—	86	—	86	258	0,66	199	752	2.292	—	3.243	8,32	12,56	62.000	240,31	19,12	20	60	335.500	861,08	1300,39	103,45	
		72	411	—	Id.	—	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	—	Id.	7,15	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	
32	Харьково-Николаевская	1870	112	12	12	—	24	60	0,53	72	352	480	—	904	8,07	15,06	14.040	234,00	15,53	6	12	91.116	813,53	1518,60	100,78	32
		71	242	54	28	—	82	192	0,79	260	720	2.124	—	3.104	12,72	16,17	51.600	268,75	16,62	29	58	1.003.240	4145,62	5225,21	323,21	
		72	381	80	40	—	120	280	0,74	252	1.182	3.164	—	4.598	12,04	17,14	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	
33	Тамбово-Саратовская	1870	108	—	37	—	37	111	1,02	63	108	1.080	—	1.251	11,58	11,27	20.720	186,66	16,56	11	33	129.600	1200,00	1167,57	103,59	33
		71	354	—	103	—	103	309	0,87	242	544	2.640	—	3.462	9,60	10,70	80.340	260,00	23,00	22	44	412.000	1163,00	1333,33	120,00	
		72	Id.	—	Id.	—	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	—	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	
34	Московско-Брестская.	1870	392	—	116	—	116	348	0,89	210	816	3.496	—	4.522	11,50	12,99	86.734	249,22	19,18	38	76	289.000	737,24	830,45	63,90	34
		71	1028	—	. .	—	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	
		72	Id.	—	176	—	176	528	0,50	210	1.335 [2]	5.426	—	6.951	6,79	13,11	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	
35	Новоторжская.	1870	33	—	11	—	11	33	1,02	36	96	282	—	414	12,85	12,54	. . .	. . .	. . .	4	8	39.300	1220,49	1190,90	94,93	35
		71	Id.	—	Id.	—	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	—	Id.	Id.	Id.	. . .	. . .	. . .	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	
		72	Id.	—	Id.	—	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	—	Id.	Id.	Id.	. . .	. . .	. . .	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	
36	Либавская.	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36
		71	294	—	68	—	68	204	0,69	66	448	1.884	—	2.389	8,10	11,72	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	
		72	Id.	—	Id.	—	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	—	Id.	Id.	Id.	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	
37	Новгородская (узкоколейная).	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
		71	68	22	—	—	22	44	0,50	28	119	459	—	606	8,91	13,55	6.880	151,82	11,35	—	—	36.200	530,79	822,75	59,73	37
		72	Id.	Id.	—	—	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	—	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	—	—	Id.	Id.	Id.	Id.	
38	Ряжско-Вяземская	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38
		71	43	—	16	—	16	48	1,09	30	112	506	—	648	14,72	13,50	10.490	218,54	16,19	5	10	62.650	1423,86	1305,20	96,68	
		72	Id.	—	Id.	—	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	—	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	
39	Вологодская (узкоколейная).	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39
		71	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
		72	129	—	37	—	—	74	0,58	76 [3]	100	708	—	884	6,89	11,95	11.220	151,62	15,85	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	
40	Константиновская	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40
		71	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
		72	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	

Примѣчанія.

[1] Съ 11 Февраля 1872 г. обѣ дороги соединились подъ одно управленіе, раздѣляясь на четыре участка:
II участокъ . . . . отъ Петербурга до Ораніенбаума,
III участокъ . . . . отъ ст. Лигово до Краснаго Села,
I участокъ . . . . отъ ст. Тосно до Балтійскаго порта,
IV участокъ . . . . отъ Краснаго Села до Гатчино.

[2] Въ это число входятъ мѣста I класса смѣшанныхъ вагоновъ — не отдѣленныя по отчету.

[3] Число мѣстъ I класса взято вмѣстѣ съ числомъ мѣстъ II класса вагоновъ смѣшанныхъ.

1	2	3	4	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40		
№ по порядку.	Названія дорогъ.	Годы.	Средняя экспл. длина дорогъ, въ верстахъ.	Работа вагоновъ. Число осеверстъ пройденныхъ вагонами. На своей дорогѣ.	По чужимъ дорогамъ.	Вообще.	Чужими.	Своими и чужими, на версту дороги.	Средній годовой пробѣгъ одной оси.	Работа вагоновъ. Число пассажировъ. Вообще.	На каждую ось вагона.	На каждое мѣсто вагона.	Число пассажироверстъ. Вообще.	На каждую ось вагона.	На каждое мѣсто вагона.	Среднее число занятыхъ мѣстъ на каждую ось.	Процентное отношеніе занятыхъ мѣстъ къ общему числу мѣстъ.	№ по порядку.	Примѣчанія.
31	Балтійская: Петергофская (II и III уч.)	1870	51	5.444.491	—	5.444.491		106.755	15.915	913.806	2671,94	161,85	22.485.342	65.746	3.982	4,13	25,6	31	[1]) Въ это число не входятъ 10.897 пассажировъ, проѣхавшихъ по льготнымъ билетамъ, такъ какъ въ отчетѣ не показано число пассажиро-верстъ, которое они сдѣлали.
		71	51	5.676.802	—	5.676.802		111.309	14.519	993.495	2543,46	150,39	24.603.189	62.924	3.724	4,33	25,6		
		72	Id.	5.972.007	4.359	5.976.366	59.904	118.272	15.285	1.024.409	2619,97	155,07	25.674.003	65.662	3.886	4,25	25,1		
	Балтійская: Балтійская	1870	73	743.498	59.724	799.560	410.328	15.807	3.977	41.318	205,56	15,38	3.476.931	17.298	1.291	3,02	22,5		
		71	388	8.655.048	1.084.206	9.739.254	1.806	22.311	24.909	278.614	1079,28	85,91	22.786.275	88.319	7.057	2,63	20,9		
		72	389	9.108.393	1.251.312	10.359.705	183.229	23.886	40.154	307.356	1191,30	94,77	22.338.269	86.582	6.888	2,40	19,1		
32	Харьково-Николаевская	1870	47	577.278	—	577.278	—	12.282	9.620	44.946	749,10	49,60	3.338.304	55.638	3.693	5,78	38,3	32	
		71	184	4.020.357	—	4.020.357	—	21.849	20.939	235.198	1222,90	75,77	21.677.886	113.426	6.984	5,39	33,3		
		72	324	9.574.569	—	9.574.569	—	29.551	34.195	438.482	1550,29	95,37	48.934.918	174.767	10.642	5,11	29,8		
33	Тамбово-Саратовская	1870	43	1.055.147		1.055.147	—	24.538	9.505	41.083	370,11	32,84	2.623.413	23.634	2.097	2,48	22,0	33	
		71	305	5.876.160		5.876.160	—	19.266	19.017	156.275	505,74	45,61	17.799.774	57,604	5.196	3,03	28,3		
		72	353	9.093.975		9.093.975	—	25.762	29.430	233.789	756,60	68,24	30.060.409	97.282	8.774	3,30	30,8		
34	Московско-Брестская	1870	112	2.770.593	—	2.770.593		24.737	7.961	109.856	315,67	24,29	13.727.122	39.445	3,071	4,95	37,7	34	
		71	478	8.767.850	21.579	8.789.429	164.424	18.687		598.599	1131,81	86,11	76.037.199	144.009	10.939	8,51			
		72	1.028	33.828.642		33.828.642		32.907	64.069	882.779 [2])	1671,92	127,00	128.387.744	243.154	18.474	3,79	28,9		[2]) Въ это число не входитъ 4.197 человѣкъ, проѣхавшихъ по льготнымъ билетамъ.
35	Новоторжская	1870	20	264.900	—	264.900	—	13.245	8.027	35.426	1073,51	85,57	1.107.499	33.560	2.675	4,18	33,3	35	
		71	33	447.300	—	447.300	—	13.555	13.251	61.839	1873,91	149,37	1.944.971	58.939	4.698	4,34	34,6		
		72	Id.	576.586	—	576.586	—	17.472	17.472	64.595	1957,43	156,02	2.046.805	62.024	4.944	3,55	28,3		
36	Либавская	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36	
		71	96	1.079.589	—	1.079.589	—	11.245	5.292	27.380	134,21	11,00							
		72	294	4.504.278	—	4.504.278	—	15.320	22.079	121.715	596,64	50,95							
37	Новгородская (узкоколейная)	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37	
		71	43	497.662	—	497.662	—	11.573	11.083	68.416	1554,90	112,89	4.299.653	97.719	7.664	8,64	63,7		
		72	68	875.825	—	875.825	—	12.879	19.905	107.430	2441,59	177,27	6.237.513	141.761	10.293	7,12	52,5		
38	Ряжско-Вяземская	1870	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38	
		71	43							31.782 [3])	662,12	49,04	1.333.552	27.782	2.058				[3]) Взято въ совокупности съ 1870 г.
		72	Id.	382.668	—	382.668		8.899	7.978	36.649	763,52	56,56	1.518.282	31.631	2.343	3,94	29,1		
39	Вологодская (узкоколейная)	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39	
		71	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
		72	129	976.400	—	976.400	—	7.569	13.194	66.921	904,34	75,70	5.304.981	71.689	6.001	5,43	45,4		
40	Константиновская	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40	
		71	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
		72										..			...				

ПЕРЕВОЗОЧНЫЯ СРЕДСТВА ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ,

(ПОДВИЖНОЙ СОСТАВЪ)

ПО 31 ДЕКАБРЯ 1872 ГОДА.

B. БАГАЖНЫЕ И ТОВАРНЫЕ ВАГОНЫ.

1. Число вагоновъ, по разрядамъ ихъ, и число осей, — вообще (по разрядамъ вагоновъ) и на версту дороги.
2. Собственный вѣсъ вагоновъ разнаго рода, — вообще (по разрядамъ) и на каждую ось.
3. Подъемная сила вагоновъ, — вообще (по разрядамъ) и на каждую ось.
4. Тормазныя приспособленія.
5. Первоначальная стоимость вагоновъ, — вообще (по разрядамъ) и на каждую ось.
6. Число осеверстъ, пройденныхъ вагонами,—id. id. id.
7. Вѣсъ перевезенныхъ грузовъ разнаго рода, по предметамъ, вообще и на каждую ось вагона.
8. Средній пробѣгъ пуда груза, по предметамъ и вообще.
9. Число пудоверстъ, по предметамъ перевозки, — вообще и на версту дороги.
10. Средняя нагрузка на каждую ось вагона.
11. Возобновленіе и перемѣна частей вагоновъ (a. Бандажи. b. Оси. c. Колеса).
12. Средній пробѣгъ колеса, до сломки.

В. Багажные и товарные вагоны.

1	2		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19		
№№ по порядку.	НАЗВАНІЯ ДОРОГЪ.		Длина дорогъ въ верстахъ.	Вагоны и оси. Багажные. Число вагоновъ. 4-хъ колесные.	Багажные. Число вагоновъ. 6-ти колесные.	Багажные. Число вагоновъ. 8-ми колесные.	Багажные. Число вагоновъ. Вообще.	Багажные. Число осей. Вообще.	Багажные. Число осей. На версту дороги.	Товарные. Число вагоновъ. Крытые. 4-хъ колесные.	Товарные. Крытые. 6-ти колесные.	Товарные. Крытые. 8-ми колесные.	Товарные. Число вагоновъ. Вообще.	Товарные. Число вагоновъ. Открытые. 4-хъ колесные.	Товарные. Открытые. 6-ти колесные.	Товарные. Открытые. 8-ми колесные.	Товарные. Число вагоновъ. Вообще.	Товарные. Число осей. Вообще.	Товарные. Число осей. На версту дороги.	№№ по порядку.	ПРИМѢЧАНІЯ.
	А. Правительственныя дороги:																				
1	Финляндская	1870	100	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1	(¹) Багажными вагонами считаются названные въ отчетѣ кондукторскими.
		1871	452	...	...	...	...	...	...	230	—	—	230	693	72	23	788	1694	3,74		
		1872	458	22 (¹)	—	—	22	44	0,09	230	—	—	230	361	102	23	486	1580	3,44		
2	Тересполе-Брестская	1870	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	2	
		1871	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...		
		1872	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...		
3	Ливенская узкоколейная	1871	57	8	—	—	8	16	0,28	58	—	—	58	200	—	—	200	516	9,05	3	
		1872	57	8	—	—	8	16	0,28	58	—	—	58	200	—	—	200	516	9,05		
	Б. Частныя дороги.																				
1	Царскосельская	1870	25	—	2	—	2	6	0,24	—	6	—	6	7	7	1	15	57	2,28	1	
		1871	25	—	2	—	2	6	0,24	—	12	—	12	—	7	—	7	57	2,28		
		1872	25	—	2	—	2	6	0,24	—	16	—	16	—	7	—	7	69	2,76		
2	Петергофская (²)	1870	52	—	—	—	—	—	—	42	7	—	49	6	36	—	42	225	4,33	2	(²) Петергофская дорога, по соединеніи съ Балтійской съ 1872, принимая названіе Балтійской, помѣщена въ общемъ съ послѣднею отчетѣ.
		1871	52	—	—	—	—	—	—	42	7	—	49	6	36	—	42	225	4,33		
		1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
3	С.-Петербурго-Варшавская	1870	1207	—	62	—	62	186	0,15	3324	1	—	3325	1316	44	1	1366	9419	7,80	3	
		1871	1207	—	62	—	62	186	0,15	...	...	...	3326	...	...	...	1099	...	...		
		1872	1207	—	62	—	62	186	0,15	...	...	...	3376	...	...	...	1124	...	...		
4	Московско-Нижегородская	1870	410	80	19	—	99	217	0,52	1255	—	—	1255	630	—	—	630	3770	9,19	4	
		1871	410	76	33	—	109	251	0,61	1255	—	—	1255	717	—	—	717	3944	9,68		
		1872	410	76	41	—	117	275	0,67	1365	—	—	1365	767	—	—	767	4264	10,40		
5	Николаевская	1870	604	—	3	17	20	77	0,13	2402	—	1629	4331	—	—	778	778	15,032	24,88	5	
		1871	604	...	...	...	27	...	...	...	...	...	4430	...	...	778	778	...	...		
		1872	604	...	...	...	27	...	...	...	...	...	4430	...	...	778	778	...	...		
6	Варшаво-Вѣнская	1870	325	15	16	—	31	78	0,24	391	79	—	470	1196	158	—	1354	3885	11,95	6	(³) Въ числѣ 6-ти колесныхъ багажныхъ вагоновъ, помѣщены придворные 1 багажный и 1 кухонный.
		1871	325	15	16	—	31	78	0,24	588	79	—	667	1381	158	78	1617	4961	15,08		
		1872	325	22	23 (³)	—	45	113	0,34	741	77	—	818	1582	158	78	1818	5663	17,40		
7	Варшаво-Бромбергская	1870	138	—	12	—	12	36	0,26	110	80	—	190	54	140	—	194	988	7,17	7	
		1871	138	—	12	—	12	36	0,26	60	80	—	140	104	140	—	244	988	7,17		
		1872	138	—	12	—	12	36	0,26	110	80	—	190	138	140	—	278	1156	8,37		

В. Багажные и товарные вагоны.

№№ по порядку.	Названія дорогъ.		Длина дорогъ въ верстахъ.	Вагоны и оси. Багажные. Число вагоновъ. 4-хъ колесные.	6-ти колесные.	8-ми колесные.	Вообще.	Число осей. Вообще.	На версту дороги.	Товарные. Число вагоновъ. Крытые 4-хъ колесные.	6-ти колесные.	8-ми колесные.	Вообще.	Число вагоновъ. Открытые. 4-хъ колесные.	6-ти колесные.	8-ми колесные.	Вообще.	Число осей. Вообще.	На версту дороги.	№№ по порядку.	Примѣчанія.
1	2		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19		
8	Риго-Динабургская	1870	204	27	—	—	27	54	0,26	946	—	—	946	122	—	—	122	2136	10,47	8	
		1871	204	21	—	—	21	42	0,20	946	—	—	946	122	—	—	122	2136	10,47		
		1872	214	15	—	—	15	30	0,14	952	—	—	952	330	—	—	330	2564	11,98		
9	Волго-Донская	1870	73	6	—	—	6	12	0,16	71	—	—	71	320	—	—	320	782	10,71	9	
		1871	73	6	—	—	6	12	0,16	72	—	—	72	320	—	—	320	784	10,75		
		1872	73	6	—	—	6	12	0,16	72	—	—	72	540	—	—	540	1224	16,76		
10	Московско-Ярославская	1870	261	18	8	—	26	60	0,23	553	—	—	553	222	—	—	222	1550	5,93	10	
		1871	261	18	8	—	26	60	0,23	550	—	—	550	275	—	—	275	1650	6,09		
		1872	271	18	8	—	26	60	0,23	550	—	—	550	275	—	—	275	1650	6,09		
11	Московско-Рязанская	1870	196	36	—	—	36	72	0,37	1190	—	—	1190	142	—	—	142	2664	13,59	11	
		1871	196	4	—	—	4	8	0,04	1190	—	—	1190	248	—	—	248	2876	14,67		
		1872	196	4	—	—	4	8	0,04	1193	—	—	1193	249	—	—	249	2884	14,72		
12	Воронежско-Ростовская	1870	78	3	—	—	3	6	0,08	—	—	—	—	260	—	—	260	520	6,65	12	
		1871	203	3	—	—	3	6	0,03	...	...	...	653	...	...	...	...	...	...		
		1872	612	3	—	—	3	6	0,01	...	...	...	653	...	...	...	...	...	...		
13	Одесская	(4) 1870	368	23	—	—	23	46	0,07 (5)	976	—	—	976	1078	—	—	1078	4108	6,40	13	(4) По 20 іюля 1870 года.
		1871	884	23	19	—	42	103	0,11	2430	—	—	2430	1579	10	—	1589	8048	9,10		(5) Отнесено къ общей длинѣ дороги—640 верстъ.
		1872	958	3	35	—	38	111	0,10	2506	—	—	2506	1634	10	—	1644	8310	8,66		
14	Динабурго-Витебская	1870	243	13	—	—	13	26	0,10	800	—	—	800	110	—	—	110	1820	7,49	14	
		1871	243	13	—	—	13	26	0,10	804	—	—	804	110	—	—	110	1828	7,84		
		1872	243	13	—	—	13	26	0,10	804	—	—	804	110	—	—	110	1828	7,84		
15	Московско-Курская	1870	502	—	36	—	36	108	0,22	3030	—	—	3080	721	—	—	721	7602	16,11	15	
		1871	502	...	...	...	36	...	...	...	...	...	3200	...	...	...	900	...	...		
		1872	502	...	...	...	36	...	...	...	...	...	3200	...	...	...	900	...	...		
16	Варшаво-Тереспольская	1870	199	8	—	—	8	16	0,08	108	—	—	108	104(6)	—	—	104	424	2,01	16	(6) По отчету—95, по вѣдомости — 75.
		1871	199	8	—	—	8	16	0,08	108	—	—	108	95	—	—	95	410	2,06		
		1872	199	14	—	—	14	28	0,14	146	—	—	146	130	—	—	130	552	2,77		
17	Рязанско-Козловская	1870	198	10	—	—	10	20	0,10	1006	—	—	1006	240	—	—	240	2492	12,58	17	
		1871	198	10	—	—	10	20	0,10	1006	—	—	1006	240	—	—	240	2492	12,58		
		1872	199	10	—	—	10	20	0,10	1006	—	—	1006	200	—	—	240	2492	12,58		
18	Лодьзская фабричная	1870	26	2	—	—	2	4	0,16	20	—	—	20	16	—	—	16	72	2,77	18	
		1871	26	4	—	—	4	8	0,31	17	—	—	17	16	—	—	16	66	2,54		
		1872	26	4	—	—	4	8	0,31	17	—	—	17	16	—	—	16	66	2,54		

№№ по порядку.	НАЗВАНІЯ ДОРОГЪ.		Длина дорогъ въ верстахъ.	Багажные. Число вагоновъ. 4-хъ колесные.	6-ти колесные.	8-ми колесные.	Вообще.	Число осей. Вообще.	На версту дороги.	Товарные. Число вагоновъ. Крытые. 4-хъ колесные.	6-ти колесные.	8-ми колесные.	Вообще.	Число вагоновъ. Открытые. 4-хъ колесные.	6-ти колесные.	8-ми колесные.	Вообще.	Число осей. Вообще.	На версту дороги.	№№ по порядку.	ПРИМѢЧАНІЯ.
1	2		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19		
19	Ряжско-Моршанская	1870	122	4	—	—	4	8	0,06	238	—	—	238	60	—	—	60	596	4,81	19	
		1871	122	4	—	—	4	8	0,06	238	—	—	238	60	—	—	60	596	4,89		
		1872	122	4	—	—	4	8	0,06	238	—	—	238	60	—	—	60	596	4,89		
20	Кіево-Брестская	(7) 1870	270	3	5	—	8	21	0,07	500	—	—	500	232	—	—	232	1464	5,26	20	(7) Съ вѣтвью на Бердичевъ.
		1871	278	3	5	—	8	21	0,07	1752	—	—	1752	526	—	—	526	4796 (8)	17,25		(8) Въ томъ числѣ 240 запасныхъ.
		1872	278	3	5	—	8	21	0,07	1806	—	—	1806	526	—	—	526	4904 (8)	17,63		
21	Козловско-Воронежская	1870	168	4	—	—	4	8	0,05	288	—	—	288	95	—	—	95	766	4,56	21	
		1871	168	4	—	—	4	8	0,05	287	—	—	287	97	—	—	97	628	3,73		
		1872	168	4	—	—	4	8	0,05	287	—	—	287	97	—	—	97	628	3,73		
22	Курско-Кіевская	1870	439	—	8	—	8	24	0,05	780	—	—	780	200	—	—	200	1960	4,47	22	
		1871	439	—	8	—	8	24	0,05	780	—	—	780	200	—	—	200	1960	4,47		
		1872	439	—	8	—	8	24	0,05	780	—	—	780	200	—	—	200	1960	4,47		
23	Орловско-Грязская	1870	283	8	—	—	8	16	0,05	442	—	—	442	267	—	—	267	1418	4,97	23	
		1871	283	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...		
		1872	283	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...		
24	Орловско-Витебская	1870	488	21	—	—	21	42	0,09	1478	—	—	1478	100	—	—	100	3156	6,46	24	(9) Нанятыхъ 375 вагоновъ.
		1871	488	21	—	—	21	42	0,09	1859 (9)	—	—	1859	509	—	—	509	4736	9,70		
		1872	488	21	—	—	21	42	0,09	1484	—	—	1484	509	—	—	509	3986	8,16		
25	Шуйско-Ивановская	1870	84	—	—	—	—	—	—	70	—	—	70	100	—	—	100	340	4,05	25	
		1871	171	—	2	—	2	6	0,03	151	—	—	151	209	—	—	209	720	4,21		
		1872	171	—	2	—	2	6	0,03	151	—	—	151	209	—	—	209	720	4,21		
26	Риго-Митавская	1870	39	—	4	—	4	12	0,31	43	—	—	43	30	—	—	30	146	3,74	26	
		1871	39	—	4	—	4	12	0,31	43	—	—	43	30	—	—	30	146	3,74		
		1872	39	—	4	—	4	12	0,31	43	—	—	43	30	—	—	30	146	3,74		
27	Курско-Харьково-Азовская	1870	764	—	20	—	20	60	0,07	1075	—	—	1075	812	—	—	812	3774	4,93	27	(10) Подъ рубрикою открытыхъ вагоновъ, показаны полувагоны.
		1871	764	—	20	—	20	60	0,07	1097	—	—	1097	320 (10)	—	—	320	2834	3,71		
		1872	764	—	20	—	20	60	0,07	1078	—	—	1078	470	—	—	470	3096	4,04		
28	Грязе-Царицынская	(11) 1870	119	—	8	—	8	24	0,12	444	—	—	444	54	—	—	54	996	5,00	28	(11) Въ 1870 году, показаны свѣдѣнія объ участкѣ этой дороги отъ Грязей до Борисоглѣбска.
		1871	625	—	15	—	15	45	0,07	1061	—	—	1061	559	—	—	559	3240	5,18		
		1872	625	—	15	—	15	45	0,07	1080	—	—	1080	597	—	—	597	3354	5,36		
29	Козловско-Тамбовская	1870	68	4	—	—	4	8	0,12	52	—	—	52	87	—	—	87	278	4,09	29	
		1871	68	4	—	—	4	8	0,12	52	—	—	52	87	—	—	87	278	4,09		
		1872	68	4	—	—	4	8	0,12	127	—	—	127	110	—	—	110	474	6,97		

В. Багажные и товарные вагоны.

1	2		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19		
				Вагоны и оси																	
				Багажные.						Товарные.											
				Число вагоновъ.				Число осей.		Число вагоновъ.				Число вагоновъ.				Число осей.			
										Крытые				Открытые.							
№№ по порядку.	НАЗВАНІЯ ДОРОГЪ.		Длина дорогъ въ верстахъ.	4-хъ колесные.	6-ти колесные.	8-ми колесные.	Вообще.	Вообще.	На версту дороги.	4-хъ колесные.	6-ти колесные.	8-ми колесные.	Вообще.	4-хъ колесные.	6-ти колесные.	8-ми колесные.	Вообще.	Вообще.	На версту дороги.	№№ по порядку.	ПРИМѢЧАНІЯ.
30	Рыбинско-Бологовская	1870	280	—	5	—	5	15	0,05	1203	—	—	1203	367	—	—	367	3140	11,21	30	
		1871	280	—	5	—	5	15	0,05	1200	—	—	1200	367	—	—	367	3134	11,19		
		1872	280	—	5	—	5	15	0,05	2148	—	—	2148	367	—	—	367	5030	17,96		
31	Балтійская	1870	390	—	6	—	6	18	0,04	438	—	—	438	290	—	—	290	1456	3,73	31	(12) По соединеніи съ Петергофскою дорогою.
		1871	390	—	10	—	10	30	0,07	480	—	—	480	100	—	—	100	1160	2,99		
		(12) 1872	464	—	10	—	10	30	0,06	522	7	—	529	304	36	—	340	1781	3,84		
32	Харьково-Николаевская	(13) 1870	112	—	4	—	4	12	0,11	300	—	—	300	350	—	—	350	1300	11,60	32	(13) Участокъ отъ Кременчуга до Полтавы.
		1871	244	—	6	—	6	18	0,07	296	—	—	296	526	—	—	526	1644	6,74		
		1872	381	2	8	—	10	28	0,07	496	—	—	496	634	—	—	634	2260	5,93		
33	Тамбовско-Саратовская	1870	108	4	—	—	4	8	0,07	200	—	—	200	100	—	—	100	600	5,55	33	
		1871	354	15	—	—	15	30	0,08	740	—	—	740	160	—	—	160	1800	5,08		
		1872	354	15	—	—	15	30	0,08	740	—	—	740	160	—	—	160	1800	5,08		
34	Московско-Брестская	1870	392	—	14	—	14	42	0,11	545	—	—	545	430	—	—	430	1950	5,02	34	
		1871	1023	—	22	—	22	66	0,06	965	—	—	965	752	—	—	752	3434	3,35		
		1872	1023	—	22	—	22	66	0,06	1645	—	—	1645	730	—	—	730	4750	4,64		
35	Новоторжская	1870	33	3	—	—	3	6	0,18	27	—	—	27	43	—	—	43	140	4,21	35	
		1871	33	3	—	—	3	6	0,18	33	—	—	33	37	—	—	37	140	4,21		
		1872	33	3	—	—	3	6	0,18	33	—	—	33	37	—	—	37	140	4,21		
36	Ряжско-Вяземская	1871	44	—	3	—	3	9	0,20	69	—	—	69	87	—	—	87	312	7,09	36	
		1872	44	—	3	—	3	9	0,20	69	—	—	69	87	—	—	87	312	7,09		
37	Поти-Тифлисская	1871	118	15	—	—	15	30	0,25	56	—	—	56	269	—	—	269	650	5,50	37	
		1872	289	16	—	—	16	32	0,11	96	—	—	96	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .		
38	Либавская	1871	294	—	10	—	10	30	0,10	457	—	—	457	54	—	—	54	1022	3,47	38	
		1872	294	—	10	—	10	30	0,10	454	—	—	454	54	—	—	54	1016	3,45		
39	Новгородская узкоколейная	1871	68	10	—	—	10	20	0,29	40	—	—	40	34	—	—	34	148	2,17	39	
		1872	68	7	—	—	7	14	0,20	40	—	—	40	29	—	—	29	138	2,02		
40	Ярославо-Вологодская узкоколейная	1872	191	1	—	—	1	2	0,01	75	—	—	75	176	—	—	176	502	2,62	40	

В. Багажные и товарные вагоны.

1	2		20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36		
№№ по порядку.	НАЗВАНІЯ ДОРОГЪ.		Вагоны и оси. Для лошадей и скота. Число вагоновъ. 4-хъ колесные.	Для лошадей и скота. Число вагоновъ. 6-ти колесные.	Для лошадей и скота. Число вагоновъ. 8-ми колесные.	Для лошадей и скота. Число вагоновъ. Вообще.	Для лошадей и скота. Число осей. Вообще.	Для лошадей и скота. Число осей. На версту дороги.	Рабочіе вагоны. Число вагоновъ. 4-хъ колесные.	Рабочіе вагоны. Число вагоновъ. 6-ти колесные.	Рабочіе вагоны. Число вагоновъ. 8-ми колесные.	Рабочіе вагоны. Число вагоновъ. Вообще.	Рабочіе вагоны. Число осей. Вообще.	Рабочіе вагоны. Число осей. На версту дороги.	Общее число вагоновъ.	Число осей. Вообще.	Число осей. На версту дороги.	Почтовые вагоны. Число вагоновъ.	Почтовые вагоны. Число осей.	№№ по порядку.	ПРИМѢЧАНІЯ.
	А. Правительственныя дороги:																				
1	Финляндская	1870																		1	
		1871	40	—	—	40	80	0,17										5	10		
		1872	40	—	—	40	80	0,17	332	—	—	332	664	1,45	1110	2368	5,17	5	10		
2	Тересполе-Брестская	1870																		2	
		1871																			
		1872																			
3	Ливенская узкоколейная	1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	266	532	9,33	—	—	3	
		1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	266	532	9,33	—	—		
	Б. Частныя дороги:																				
1	Царскосельская	1870	4	4	—	8	20	0,80	—	—	—	—	—	—	31	83	3,30	—	—	1	
		1871				8	20	0,88	7	—	—	7	14	0,56	36	97	3,88	—	—		
		1872				8	20	0,80	7	—	—	7	14	0,56	40	99	3,96	—	—		
2	Петергофская	1870	—	—	—	—	—	—	13	—	—	13	26	0,50	104	251	4,83	—	—	2	
		1871	—	—	—	—	—	—	13	—	—	13	26	0,50	104	251	4,83	—	—		
		1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
3	С.-Петербурго-Варшавская		24	—	—	24	48	0,04	1178	—	—	1178	2350	1,94	5946	12,009	9,94	13	39	3	(¹) Въ томъ числѣ 9 вагоновъ випажныхъ и 6 для поданія помощи. (²) Лошади и скотъ перевозятся также въ крытыхъ товарныхъ вагонахъ.
		1871	24	—	—	23	48	0,04				1450			5976 (¹)			13	39		
		1872	23 (²)	—	—	23	46	0,03				1450			6051			13	39		
4	Московско-Нижегородская	1870	4	—	—	4	8	0,02	110	—	—	110	220	0,54	2098	4215	10,28	6	18	4	
		1871	4	—	—	4	8	0,02	110	—	—	110	220	0,54	2195	4423	10,78	4	12		
		1872	4	—	—	4	8	0,02	110	—	—	110	220	0,54	2336	4767	11,62	6	18		
5	Николаевская	1870	5	—	36	41	154	0,26	20	—	25	45	140	0,23	5215	15,403	25,50	6	24	5	
		1871	5	—	36	41	154	0,26				105			5345			6	24		
		1872										105			5305			6	24		
6	Варшаво-Вѣнская	1870	—	—	—	—	—	—	98	76	—	174	424	1,30	2029	4387	13,50	11	23	6	
		1871	—	—	—	—	—	—	96	76	6	150	448	1,38	2495	5487	16,[illegible]8	18	35		
		1872	—	—	—	—	—	—	98	76	6	180	448	1,38	2861	6216	19,12	12	35		
7	Варшаво-Бромбергская	1870	14	—	—	14	28	0,20	—	—	—	—	—	—	410	1052	7,62	5	15	7	
		1871	14	—	—	14	28	0,20	—	—	—	—	—	—	410	1052	7,62	6	17		
		1872	14	—	—	14	28	0,20	—	—	—	—	—	—	494	1220	8,84	6	17		

В. Багажные и товарные вагоны.

№№ по порядку.	Названія дорогъ.		Вагоны и оси. Для лошадей и скота. Число вагоновъ. 4-хъ колесные.	6-ти колесные.	8-ми колесные.	Вообще.	Число осей. Вообще.	На версту дороги.	Рабочіе вагоны. Число вагоновъ. 4-хъ колесные.	6-ти колесные.	8-ми колесные.	Вообще.	Число осей. Вообще.	На версту дороги.	Общее число вагоновъ.	Число осей. Вообще.	На версту дороги.	Почтовые вагоны. Число вагоновъ.	Почтовые вагоны. Число осей.	№№ по порядку.	Примѣчанія.
1	2		20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36		
8	Риго-Динабургская	1870	25	—	—	25	50	0,24	53	—	—	53	106	0,51	1173	2346	11,50	—	—	8	
		1871	25	—	—	25	50	0,24	53	—	—	53	106	0,51	1167	2334	11,40	—	—		
		1872	25	—	—	25	50	0,24	53	—	—	53	106	0,49	1375	2750	12,85	—	—		
9	Волго-Донская	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	347	694	9,70	—	—	9	
		1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	398	796	10,90	—	—		
		1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	618	1236	16,93	—	—		
10	Московско-Ярославская	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	801	1610	6,16	—	—	10	
		1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	851	1710	6,31	3	9		
		1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	851	1710	6,31	3	9		
11	Московско-Рязанская	1870	74	—	—	74	148	0,75	102	—	—	102	204	1,04	1641 (3)	3302	16,84	—	—	11	(3) Въ этомъ числѣ показаны вагоны: пассажирскіе, багажные, товарные крытые и открытые и скотскіе. (4) Въ томъ числѣ 2 вагона вспомогательныхъ.
		1871	74	—	—	74	148	0,75	—	—	—	—	—	—	1518 (4)	3036	15,49	—	—		
		1872	74	—	—	74	148	0,75	—	—	—	—	—	—	1518 (4)	3036	15,49	—	—		
12	Воронежско-Ростовская	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	263	526	6,73	1	2	12	
		1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1963			—	—		
		1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1963						
13	Одесская	1870	42	—	—	42	84	0,23	—	—	—	—	—	—	2119	4238	6,62	8	24	13	
		1871	46	—	—	46	92	0,10	25	—	—	25	50	0,05	4132	8293	9,38	15	33		
		1872	44	—	—	44	88	0,10	53	—	—	53	106	0,11	4285	8615	9,38	23	57		
14	Динабурго-Витебская	1870	60	—	—	60	120	0,49	26	—	—	26	52	0,21	1009	2018	8,30	3	9	14	
		1871	56	—	—	56	112	0,46	63	—	—	63	126	0,51	1046	2032	8,38	—	—		
		1872	56	—	—	56	112	0,46	63	—	—	63	126	0,51	1046	2032	8,38	—	—		
15	Московско-Курская	1870	100	—	—	100	200	0,40	80	—	—	80	160	0,32	4017	8070	16,06	6	18	15	
		1871	100	—	—	100	200	0,40	80	—	—	80	160	0,32	4316			6	18		
		1872	100	—	—	100	200	0,40	80	—	—	80	160	0,32	4316			6	18		
16	Варшаво-Тереспольская	1870	57	—	—	57	114	0,57	100	—	—	100	200	1.00	369	738	3,71	4 (5)	8	16	(5) Почтовыя отдѣленія при пассажирскихъ вагонахъ III класса.
		1871	86	—	—	86	172	0,86	78	—	—	78	156	0,73	377	754	3,78	4	8		
		1872	86	—	—	86	172	0,86	70	—	—	70	140	0,70	446	892	4,48	4	8		
17	Рязанско-Козловская	1870	45	—	—	45	90	0 45	123	—	—	123	246	0,24	1424	2848	14,38	4	8	17	
		1871	45	—	—	45	90	0,45	123	—	—	123	246	0,24	1424	2848	14,38	—	—		
		1872	45	—	—	45	90	0,45	123	—	—	123	246	0,24	1424	2848	14,38	—	—		
18	Лодьвская фабричная	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38	76	2,93	—	—	18	
		1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37	74	2,85	—	—		
		1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37	74	2,85	—	—		

В. Багажные и товарные вагоны.

№№ по порядку.	Названія дорогъ.		Вагоны и оси. Для лошадей и скота. Число вагоновъ. 4-хъ колесные.	6-ти колесные.	8-ми колесные.	Вообще.	Число осей. Вообще.	На версту дороги.	Рабочіе. Число 4-хъ колесные.	6-ти колесные.	8-ми колесные.	вагоновъ. Вообще.	Число осей. Вообще.	На версту дороги.	Общее число вагоновъ.	Число осей. Вообще.	На версту дороги.	Почтовые вагоны. Число вагоновъ.	Число осей.	№№ по порядку.	Примѣчанія.
1	2		20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36		
19	Ряжско-Моршанская	1870	18	—	—	18	36	0,29	—	—	—	—	—	—	320	640	5,24	—	—	19	
		1871	18	—	—	18	36	0,29	—	—	—	—	—	—	320	640	5,24	—	—		
		1872	18	—	—	18	36	0,29	—	—	—	—	—	—	320	640	5,24	—	—		
20	Кіево-Брестская	1870	3	—	—	3	6	0,02	—	—	—	—	—	—	743	1491	5,36	4	12	20	
		1871	3	—	—	3	6	0,02	—	—	—	—	—	—	2289	4823	17,34	3	9		
		1872	3	—	—	3	6	0,02	—	—	—	—	—	—	2343	4931	17,73	5	15		
21	Козловско-Воронежская	1870	19	—	—	19	38	0,23	—	—	—	—	—	—	406	812	4,83	—	—	21	
		1871	19	—	—	19	38	0,23	71	—	—	71	142	0,84	408	816	4,86	—	—		
		1872	19	—	—	19	38	0,23	71	—	—	71	142	0,84	408	816	4,86	—	—		
22	Курско-Кіевская	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	988	1984	4,52	6	18	22	
		1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	988	1984	4,52	5	15		
		1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	988	1984	4,52	5	15		
23	Орловско-Грязская	1870													709	1418	4,99	2	4	23	
		1871																			
		1872																			
24	Орловско-Витебская	1870	120	—	—	120	240	0,49	409	—	—	409	818	1,71	2128	4556	8,75	6	18	24	
		1871	120	—	—	120	240	0,49	—	—	—	—	—	—	2502	5004	10,22	6	18		
		1872	120	—	—	120	240	0,49	—	—	—	—	—	—	2134	4268	8,74	6	18		
25	Шуйско-Ивановская	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	170	340	4,05	1	3	25	
		1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	362	726	4,22	2	6		
		1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	362	726	4,22	3	9		
26	Риго-Митавская	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	77	158	4,05	3	9	26	
		1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	77	158	4,05	3	9		
		1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	77	158	4,05	3	9		
27	Курско-Харьково-Азовская	1870	50	—	—	50	100	1,13	—	—	—	—	—	—	1951	3934	5,14	6	12	27	
		1871	50	—	—	50	100	0,13	642	—	—	642	1284	1,68	2129	4278	5,59	4	12		
		1872	50	—	—	50	100	0,13	642	—	—	642	1284	1,68	2260	4540	5,94	4	12		
28	Грязе-Царицынская	1870	30	—	—	30	60	0,30	50	—	—	50	100	0,50	586	1180	5,93	2	4 [6]	28	[6] Почтовыми вагонами служили также 4 пассажирскихъ III класса.
		1871	55	—	—	55	110	0,17	—	—	—	—	—	—	1690	3395	5,43	4	12		
		1872	61	—	—	61	122	0,19	—	—	—	—	—	—	1753	3521	5,63	—	—		
29	Козловско-Тамбовская	1870	2	—	—	2	4	0,06	—	—	—	—	—	—	145	290	4,26	—	—	29	
		1871	2	—	—	2	4	0,06	—	—	—	—	—	—	145	290	4,26	—	—		
		1872	2	—	—	2	4	0,06	—	—	—	—	—	—	243	486	7,15	—	—		

В. Багажные и товарные вагоны.

№№ по порядку.	Названія дорогъ.	Годъ	Вагоны и оси. Для лошадей и скота. Число вагоновъ. 4-хъ колесные.	6-ти колесные.	8-ми колесные.	Вообще.	Число осей. Вообще.	На версту дороги.	Рабочіе вагоны. Число вагоновъ. 4-хъ колесные.	6-ти колесные.	8-ми колесные.	Вообще.	Число осей. Вообще.	На версту дороги.	Общее число вагоновъ.	Число осей. Вообще.	На версту дороги.	Почтовые вагоны. Число вагоновъ.	Число осей.	№№ по порядку.	Примѣчанія.
1	2		20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36		
30	Рыбинско-Бологовская	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1575	3155	11,27	6	12	30	
		1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1572	3149	11,24	3	6		
		1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2520	5045	18,01	3	6		
31	Балтійская	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	654	1312	3,36	—	—	31	
		1871	—	—	—	—	—	—	200	—	—	200	400	1,02	790	1590	4,09	4	12		
		1872	—	—	—	—	—	—	35	—	—	35	70	0,15	2195	4423	10,78	4	12		
32	Харьково-Николаевская	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	654	1312	11,71	—	—	32	
		1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	828	1662	6,81	—	—		
		1872	2	—	—	2	4	0,01	—	—	—	—	—	—	1142	2292	6,01	—	—		
33	Тамбовско-Саратовская	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	304	608	5,63	2	6	33	
		1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	915	1830	5,16	4	12		
		1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	915	1830	5,16	6	18		
34	Московско-Брестская	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	989	1992	5,08	4	12	34	
		1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1739	3500	3,42	4	12		
		1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2397	4816	4,70	8	24		
35	Новоторжская	1870	2	—	—	2	4	0,12	—	—	—	—	—	—	75	150	4,55	1	2	35	
		1871	2	—	—	2	4	0,12	—	—	—	—	—	—	75	150	4,55	1	3		
		1872	2	—	—	2	4	0,12	—	—	—	—	—	—	75	150	4,55	1	3		
36	Ряжско-Вяземская	1871	1	—	—	1	2	0,05	—	—	—	—	—	—	160	323	7,34	—	—	36	
		1872	1	—	—	1	2	0,05	—	—	—	—	—	—	160	323	7,34	—	—		
37	Поти-Тифлисская	1871	3	—	—	3	6	0,05	97	—	—	97	194	1,60	440	880	7,50	—	—	37	
		1872	50	—	—	50	100	0,34	204	—	—	204	408	1,41							
38	Либавская	1871	17	—	—	17	34	0,11	329	—	—	329	658	2,23	867	1744	5,93	—	—	38	(7)
		1872	17	—	—	17	34	0,11	326	—	—	326	652	2,21	867 (7)	1744	5,93	—	—		
39	Новгородская узкоколейная	1871	—	—	—	—	—	—	60	—	—	60	120	1,72	144	288	4,22	— (8)	—	39	(8)
		1872	10	—	—	10	20	0,29	55	—	—	55	110	1,61	141	282	4,14	—	—		
40	Ярославо-Вологодская узкоколейная	1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	252	504	2,63	3	6	40	

(7) Въ томъ числѣ показаны 6 вагоновъ помощи. Кромѣ того, въ отчетѣ этой дороги значится, что въ 1872 году, находилось вагоновъ: крытыхъ 457, а не 454, какъ показано въ вѣдомости о подвижномъ составѣ, и открытыхъ 330, вмѣсто 326 по вѣдомости.

(8) Почта перевозится въ почтовыхъ отдѣленіяхъ, сдѣланныхъ въ 2-хъ вагонахъ III класса.

1	2		37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48		
			Собственный вѣсъ вагоновъ (въ пудахъ).													
			Багажныхъ.		Товарныхъ. Крытыхъ.		Товарныхъ. Открытыхъ.		Для лошадей и скота.		Рабочихъ.		Почтовыхъ.			
№№ по порядку.	НАЗВАНІЯ ДОРОГЪ.		Всѣхъ.	На каждую ось.	Всѣхъ.	На каждую ось.	Всѣхъ.	На каждую ось.	Всѣхъ.	На каждую ось.	Всѣхъ.	На каждую ось.	Всѣхъ.	На каждую ось.	№№ по порядку.	ПРИМѢЧАНІЯ.
	А. Правительственныя дороги:															
1	Финляндская	1870	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	1	
		1871	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…		
		1872	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…		
2	Тересполе-Брестская	1870	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	2	
		1871	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…		
		1872	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…		
3	Ливенская узкоколейная	1871	2,592	162	11,688	100	22,550	56	—	—	—	—	—	—	3	
		1872	2,592	162	11,688	100	22,550	56	—	—	—	—	…	…		
	Б. Частныя дороги:															
1	Царскосельская	1870	1,400	233	4,200	233	4,700	121	4,000	200	—	—	—	—	1	
		1871	1,400	233	…	…	…	…	…	…	…	…	—	—		
		1872	1,400	233	…	…	…	…	…	…	…	…	—	—		
2	Петергофская	1870	—	—	20,300	193	17,300	144	—	—	5,850	225	—	—	2	
		1871	—	—	20,300	193	17,300	144	—	—	5,850	225	—	—		
		1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
3	С.-Петербурго-Варшавская	1870	37,448	201	1,254,336	189	411,022	149	9,552	199	273,076	116	8,333	214	3	
		1871	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…		
		1872	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…		
4	Московско-Нижегородская	1870	41,800	192	464,350	185	189,000	150	1,760	220	29,700	135	3,960	220	4	
		1871	50,246	200	400,680	160	212,865	148	1,560	195	23,700	108	3,948	219		
		1872	55,090	200	477,150	174	228,475	148	1,560	195	23,700	108	3,948	219		
5	Николаевская	1870	17,000	221	1,895,300	159	311,200	100	31,050	202	11,500	22	5,400	235	5	
		1871	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…		
		1872	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…		
6	Варшаво-Вѣнская	1870	15,873	203	172,370	169	420,961	147	—	—	43,334	102	6,435	195	6	
		1871	15,873	203	256,733	181	532,927	150	—	—	46,814	104	7,916	226		
		1872	24,235	214	303,007	176	611,819	154	—	—	46,814	104	7,916	226		
7	Варшаво-Бромбергская	1870	6,768	188	73,911	161	66,360	126	4,782	170	—	—	2,775	185	7	
		1871	6,768	188	59,520	165	81,536	129	4,782	170	—	—	3,425	201		
		1872	6,768	188	74,720	162	96,996	139	4,782	170	—	—	3,425	201		

1	2		37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48		
			Собственный вѣсъ вагоновъ (въ пудахъ).													
			Багажныхъ.		Товарныхъ.											
					Крытыхъ.		Открытыхъ.		Для лошадей и скота.		Рабочихъ.		Почтовыхъ.			
№№ по порядку.	НАЗВАНІЯ ДОРОГЪ.		Всѣхъ.	На каждую ось.	Всѣхъ.	На каждую ось.	Всѣхъ.	На каждую ось.	Всѣхъ.	На каждую ось.	Всѣхъ.	На каждую ось.	Всѣхъ.	На каждую ось.	№№ по порядку.	ПРИМѢЧАНІЯ.
8	Риго-Динабургская	1870	10,371	193	382,212	202	30,025	123	7,340	147	15,370	145	—	—	8	
		1871	8,001	190	382,212	202	30,025	123	7,340	147	15,370	145	—	—		
		1872	5,715	190	384,294	201	98,665	140	7,340	147	15,370	145	—	—		
9	Волго-Донская	1870	1,890	157	23,430	165	51,600	152	—	—	—	—	—	—	9	
		1871	1,890	157	27,720	192	105,600	165	—	—	—	—	—	—		
		1872	1,890	157	27,720	192	188,100	174	—	—	—	—	—	—		
10	Московско-Ярославская	1870	10,300	171	215,400	194	66,600	150	—	—	—	—	—	—	10	
		1871	10,300	171	208,400	189	82,500	150	—	—	—	—	1,381	153		
		1872	10,300	171	208,400	189	82,500	150	—	—	—	—	1,381	153		
11	Московско-Рязанская	1870	9,000	125	423,640	178	22,720	80	18,500	125	10,320	80	—	—	11	
		1871	9,000	125	252,650	178	22,720	80	18,500	125	16,320	80	—	—		
		1872	9,000	125	252,650	178	22,720	80	18,500	125	16,320	80	—	—		
12	Воронежско-Ростовская	1870	1,000	167	—	—	72,250	138	—	—	—	—	300	150	12	
		1871	…	…	…	…	…	…	—	—	—	—	—	—		
		1872	…	…	…	…	…	…	—	—	—	—	…	…		
13	Одесская	1870	9,600	209	351,540	120	340,980	158	16,800	200	—	—	4,400	183	13	
		1871	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…		
		1872	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…		
14	Динабурго-Витебская	1870	5,135	197	346,580	217	35,340	161	—	—	—	—	—	—	14	
		1871	5,135	197	348,178	216	38,940	177	18,752	167	13,041	103	—	—		
		1872	5,135	197	348,178	216	38,940	177	18,752	167	13,041	103	—	—		
15	Московско-Курская	1870	20,340	188	1,210,200	196	219,645	152	40,600	203	24,800	155	3,936	219	15	
		1871	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…		
		1872	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…		
16	Варшаво-Тереспольская	1870	3,920	245	40,500	187	36,240	174	21,520	180	30,000	150	2,120	265	16	
		1871	3,920	245	40,500	187	30,980	159	30,960	180	25,740	165	2,120	265		
		1872	6,860	245	54,750	187	40,956	157	30,960	180	23,100	165	2,120	265		
17	Рязанско-Козловская	1870	3,820	191	390,328	194	81,600	170	18,882	210	37,938	154	—	—	17	
		1871	3,820	191	390,328	194	81,600	170	18,882	210	37,938	154	—	—		
		1872	3,820	191	390,328	194	81,600	170	18,882	210	37,938	154	—	—		
18	Лодьзская фабричная	1870	798	199	7,560	189	4,800	150	—	—	—	—	—	—	18	
		1871	1,596	200	5,818	171	4,672	146	—	—	—	—	—	—		
		1872	1,596	200	5,818	171	4,672	146	—	—	—	—	—	—		

В. Багажные и товарные вагоны.

1	2		37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48		
№№ по порядку.	Названія дорогъ.		Собственный вѣсъ вагоновъ (въ пудахъ).												№№ по порядку.	Примѣчанія.
			Багажныхъ.		Товарныхъ.				Для лошадей и скота.		Рабочихъ.		Почтовыхъ.			
					Крытыхъ.		Открытыхъ.									
			Всѣхъ.	На каждую ось.	Всѣхъ.	На каждую ось.	Всѣхъ.	На каждую ось.	Всѣхъ.	На каждую ось.	Всѣхъ.	На каждую ось.	Всѣхъ.	На каждую ось.		
19	Ряжско-Моршанская	1870	1,680	210	92,016	193	18,120	151	6,912	192	—	—	—	—	19	
		1871	1,584	198	92,016	193	17,544	146	6,912	192	—	—	—	—		
		1872	1,584	198	92,016	193	17,544	146	6,912	192	—	—	—	—		
20	Кіево-Брестская	1870	—	—	162,490	162	—	—	—	—	—	—	—	—	20	
		1871	3,305	157	646,175	184	153,325	145	900	150	—	—	1,320	146		
		1872	3,305	157	666,575	184	153,325	145	900	150	—	—	2,200	146		
21	Козловско-Воронежская	1870	1,584	198	110,088	195	27,075	142	5,415	142	—	—	—	—	21	
		1871	1,584	198	…	…	…	…	…	…	—	—	—	—		
		1872	1,584	198	…	…	…	…	…	…	—	—	—	—		
22	Курско-Кіевская	1870	5,304	221	29,952	192	66,800	167	—	—	—	—	3,285	219	22	
		1871	5,304	221	29,952	192	66,800	167	—	—	—	—	…	…		
		1872	5,304	221	29,952	192	66,800	167	—	—	—	—	…	…		
23	Орловско-Грязская	1870	3,400	212	171,180	193	85,970	161	—	—	—	—	850	212	23	
		1871	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…		
		1872	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…		
24	Орловско-Витебская	1870	9,681	230	610,329	216	34,200	171	48,600	202	139,878	171	4,500	250	24	
		1871	9,681	230	803,085	216	162,775	159	47,440	198	—	—	4,542	252		
		1872	9,681	230	642,610	216	162,775	159	47,440	198	—	—	4,542	252		
25	Шуйско-Ивановская	1870	—	—	21,000	150	28,800	144	—	—	—	—	760	253	25	
		1871	1,200	200	60,400	200	62,700	150	—	—	—	—	1,120	186		
		1872	1,200	200	60,400	200	62,700	150	—	—	—	—	1,680	186		
26	Риго-Митавская	1870	2,600	217	17,200	200	9,980	166	—	—	—	—	3,285	219	26	
		1871	2,600	217	17,200	200	9,980	166	—	—	—	—	2,061	229		
		1872	2,600	217	17,200	200	9,980	166	—	—	—	—	2,061	229		
27	Курско-Харьково-Азовская	1870	14,000	299	425,700	198	244,412	150	20,000	200	—	—	2,376	198	27	
		1871	15,600	260	412,550	188	86,750	135	15,000	150	183,090	142	3,120	260		
		1872	14,000	233	426,882	189	130,100	138	19,600	136	189,290	147	3,000	250		
28	Грязе-Царицынская	1870	5,128	214	137,095	154	16,332	151	8,640	144	13,254	133	665	166	28	
		1871	7,500	167	371,350	175	156,520	140	16,500	150	—	—	2,400	200		
		1872	7,950	176	410,400	190	182,883	154	23,120	189	—	—	—	—		
29	Козловско-Тамбовская	1870	1,520	190	19,760	190	29,580	170	746	187	—	—	—	—	29	
		1871	1,520	190	19,760	190	29,580	170	746	187	—	—	—	—		
		1872	1,520	190	48,260	190	37,911	172	746	187	—	—	—	—		

В. Багажные и товарные вагоны.

1	2		37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48		
№№ по порядку.	НАЗВАНІЯ ДОРОГЪ.		Собственный вѣсъ вагоновъ (въ пудахъ).												№№ по порядку.	ПРИМѢЧАНІЯ.
			Багажныхъ.		Товарныхъ.											
					Крытыхъ.		Открытыхъ.		Для лошадей и скота.		Рабочихъ.		Почтовыхъ.			
			Всѣхъ.	На каждую ось.	Всѣхъ.	На каждую ось.	Всѣхъ.	На каждую ось.	Всѣхъ.	На каждую ось.	Всѣхъ.	На каждую ось.	Всѣхъ.	На каждую ось.		
30	Рыбинско-Бологовская	1870	3,720	248	428,280	178	110,100	150	—	—	—	—	1,200	200	30	
		1871	…	…	…	…	…	…	—	—	—	—	…	…		
		1872	…	…	…	…	…	…	—	—	—	—	…	…		
31	Балтійская	1870	3,480	193	179,580	204	97,440	168	—	—	—	—	—	—	31	
		1871	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…		
		1872	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…		
32	Харьково-Николаевская	1870	1,600	133	126,000	210	144,240	163	—	—	—	—	—	—	32	
		1871	4,920	273	118,400	200	168,320	160	—	—	—	—	—	—		
		1872	…	…	…	…	…	…	—	—	—	—	—	—		
33	Тамбовско-Саратовская	1870	1,680	210	84,360	211	36,316	181	—	—	—	—	1,100	183	33	
		1871	6,225	207	307,000	207	60,800	190	—	—	—	—	…	…		
		1872	6,225	207	307,000	207	60,800	190	—	—	—	—	4,680	260		
34	Московско-Брестская	1870	7,000	166	220,180	202	122,818	143	—	—	—	—	—	—	34	
		1871	11,484	174	383,310	198	236,988	157	—	—	—	—	—	—		
		1872	11,484	174	…	…	…	…	—	—	—	—	—	—		
35	Новоторжская	1870	1,290	215	10,629	190	13,705	159	760	190	—	—	…	…	35	
		1871	1,290	215	13,002	197	11,840	160	760	190	—	—	…	…		
		1872	1,290	215	13,002	197	11,840	160	760	190	—	—	…	…		
36	Ряжско-Вяземская	1871	1,800	200	28,262	204	27,897	160	398	199	—	—	—	—	36	
		1872	1,800	200	28,262	205	27,897	160	398	199	—	—	—	—		
37	Поти-Тифлисская	1871	6,750	225	19,600	175	…	…	1,050	175	23,280	120	—	—	37	
		1872	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…		
38	Либавская	1871	6,120	204	183,754	201	18,660	173	6,810	200	108,489	165	—	—	38	
		1872	6,120	204	183,754	201	18,660	173	6,810	200	108,489	165	—	—		
39	Новгородская узкоколейная	1871	1,650	825	6,200	775	4,220	65	—	—	6,000	50	—	—	39	
		1872	1,155	825	6,200	775	1,170	65	1,600	80	5,500	50	—	—		
40	Ярославо-Вологодская узкоколейная	1872	120	95	14,250	95	33,440	95	—	—	—	—	1,020	170	40	

В. БАГАЖНЫЕ И ТОВАРНЫЕ ВАГОНЫ.

№№ по порядку.	НАЗВАНІЯ ДОРОГЪ.		Подъемная сила вагоновъ въ пудахъ. Багажныхъ. Всѣхъ.	Багажныхъ. На каждую ось.	Товарныхъ. Крытыхъ. Всѣхъ.	Товарныхъ. Крытыхъ. На каждую ось.	Товарныхъ. Открытыхъ. Всѣхъ.	Товарныхъ. Открытыхъ. На каждую ось.	Для лошадей и скота. Всѣхъ.	Для лошадей и скота. На каждую ось.	Рабочихъ. Всѣхъ.	Рабочихъ. На каждую ось.	Тормазныя приспособленія. Число тормазовъ при вагонахъ. Багажныхъ.	Число тормазовъ при вагонахъ. Товарныхъ.	Число тормазовъ при вагонахъ. Для лошадей и скота.	Число тормазовъ при вагонахъ. Рабочихъ.	Общее число тормазовъ. Вагоновъ.	Общее число тормазовъ. Осей.	№№ по порядку.
1	2		49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	
	А. Правительственныя дороги.																		
1	Финляндская	1870	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	1
		1871	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	
		1872	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	
2	Тересполе-Брестская	1870	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	2
		1871	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	
		1872	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	
3	Ливенская-Узкоколейная	1871	2,400	150	18,480	159	72,500	181	—	—	—	—	—	28	—	—	28	56	3
		1872	2,400	150	18,480	159	72,500	181	—	—	—	—	—	28	—	—	28	56	
	Б. Частныя дороги.																		
1	Царскосельская	1870	1,000	166	3,000	166	4,700	121	4,000	200	—	—	—	…	…	…	…	…	1
		1871	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	
		1872	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	
2	Петергофская	1870	—	—	24,500	233	21,000	175	—	—	6,500	250	—	17	—	3	20	40	2
		1871	—	—	24,500	233	21,000	175	—	—	6,500	250	—	17	—	3	20	40	
3	С.-Петербурго-Варшавская	1870	31,000	167	1.817,500	273	680,500	246	12,000	250	586,000	250	62	624	—	222	908	1,816	3
		1871	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	
		1872	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	
4	Московско-Нижегородская	1870	59,400	274	753,000	300	378,000	300	1,200	150	55,000	250	95	214	—	30	339	697	4
		1871	62,100	274	753,000	300	430,200	300	—	—	55,000	250	…	…	…	…	…	…	
		1872	66,100 [1])	166/360 [1])	819,000	300	460,200	300	—	—	55,000	250	…	…	…	…	…	…	
5	Николаевская	1870	12,000	156	2,435,700	204	466,800	150	21,000	136	21,000	150	20	1,598	18	—	1,636	5,506	5
		1871	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	
		1872	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	
6	Варшаво-Вѣнская	1870	16,680	214	202,956	199	789,763	274	—	—	56,100	132	31	296	—	12	339	678	6
		1871	16,680	214	345,440	244	973,063	274	—	—	61,140	136	31	420	—	12	463	967	
		1872	24,410	216	415,530	242	1.139,931	289	—	—	61,140	136	43	517	—	—	560	1,120	
7	Варшаво-Бромбергская	1870	6,760	188	85,200	186	98,040	186	4,920	176	—	—	12	43	—	—	55	148	7
		1871	5,760	160	67,200	186	116,040	184	4,920	176	—	—	12	43	—	—	55	148	
		1872	5,760	160	85,200	186	154,488	221	4,920	176	—	—	12	52	—	—	64	128	

ПРИМѢЧАНІЯ.

[1]) Изъ нихъ 20,000 багажныхъ пассажирскихъ и 45,600 багажныхъ товарныхъ: 166 приходится на первые и 360 на вторые.

В. БАГАЖНЫЕ И ТОВАРНЫЕ ВАГОНЫ.

1	2		49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64		
№№ по порядку.	НАЗВАНІЯ ДОРОГЪ.		Подъемная сила вагоновъ въ пудахъ.										Тормазныя приспособленія.						№№ по порядку.	ПРИМѢЧАНІЯ.
			Багажныхъ.		Товарныхъ.				Для лошадей и скота.		Рабочихъ.		Число тормазовъ при вагонахъ.				Общее число тормазовъ.			
					Крытыхъ.		Открытыхъ.													
			Всѣхъ.	На каждую ось.	Всѣхъ.	На каждую ось.	Всѣхъ.	На каждую ось.	Всѣхъ.	На каждую ось.	Всѣхъ.	На каждую ось.	Багажныхъ.	Товарныхъ.	Для лошадей и скота.	Рабочихъ.	Вагоновъ.	Осей.		
8	Риго-Динабургская	1870	12,000	222	538,000	285	50,250	206	12,500	250	26,500	250	27	152	—	—	181	362	8	
		1871	10,500	250	538,000	284	50,250	205	12,500	250	26,500	250	21	152	—	2	175	350		
		1872	7,500	250	541,500	284	175,050	265	12,500	250	26,500	250	15	171	—	7	193	386		
9	Волго-Донская	1870	1,500	125	42,000	285	50,250	206	12,500	250	—	—	6	341	—	—	347	694	9	
		1871	1,500	125	38,000	263	160,000	250	—	—	—	—	6	391	—	—	397	794		
		1872	1,500	125	38,000	263	292,000	270	—	—	—	—	6	511	—	—	517	1,037		
10	Московско-Ярославская	1870	15,600	260	331,800	300	133,200	300	—	—	—	—	26	216	—	—	242	484	10	
		1871	13,000	216	330,000	300	165,000	300	—	—	—	—	26	216	—	—	242	484		
		1872	13,000	216	330,000	300	165,000	300	—	—	—	—	26	216	—	—	242	484		
11	Московско-Рязанская	1870	15,400	214	414,000	300	85,200	300	34,200	231	61,200	300	36	240	77	40	390	780	11	
		1871	15,400	214	424,800	300	85,200	300	34,200	231	61,200	300	36	127	74	40	277	554		
		1872	15,400	214	424,800	300	85,200	300	34,200	231	61,200	300	36	127	74	40	277	554		
12	Воронежско-Ростовская	1870	1,800	300	—	—	156,000	300	—	—	—	—	3	37	—	—	40	80	12	
		1871	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	3	440	—	—	443	…		
		1872	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…		
13	Одесская	1870	11,500	250	575,000	295	634,800	294	20,800	248	—	—	23	410	—	—	433	866	13	[1]) 150 на ось для вагоновъ, назначенныхъ для перевозки экипажей и 500 для перевозки камня и угля.
		1871	25,750	250	…	…	…	…	13,000	250	103,200	250 [1])	…	…	…	…	…	…		
		1872	27,750	250	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…		
14	Динабурго-Витебская	1870	2,990	115	407,350	255	47,150	214	20,400	170	11,700	225	13	110	—	—	123	246	14	
		1871	2,990	115	411,420	255	47,150	214	19,920	177	28.350	225	—	110	—	—	110	220		
		1872	2,990	115	411,420	255	47,150	214	19,920	177	28,350	225	—	110	—	—	110	220		
15	Московско-Курская	1870	18,000	167	1.848,000	300	432,600	300	50,000	250	40,000	250	36	860	20	20	936	1,908	15	
		1871	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…		
		1872	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…		
16	Варшаво-Тереспольская	1870	4,000	250	54,000	250	62,400	300	28,500	250	73,800	369	10	27	4 [2])	—	39	78	16	[2]) Почтовыхъ.
		1871	4,000	250	51,000	250	56,000	288	43,000	250	46,800	300	8	25	—	—	33	66		
		1872	7,000	250	73,000	250	75,000	288	43,000	250	42,000	300	14	35	—	—	49	98		
17	Рязанско-Козловская	1870	6,000	300	603,600	300	144,000	300	27,000	300	60,000	244	10	325	6	30	371	742	17	
		1871	6,000	300	603,600	300	144,000	300	27,000	300	73,800	300	10	325	6	30	371	742		
		1872	6,000	300	603,600	300	144,000	300	27,000	300	73,800	300	10	325	6	30	371	742		
18	Лодьзская	1870	720	180	7,200	180	12,800	400	—	—	—	—	4	1	—	—	5	10	18	
		1871	1,440	180	6,120	180	6,400	200	—	—	—	—	4	1	—	—	5	10		
		1872	1,440	180	6,120	180	6,400	200	—	—	—	—	4	1	—	—	5	10		

1	2		49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64		
№№ по порядку.	НАЗВАНІЯ ДОРОГЪ.		ПОДЪЕМНАЯ СИЛА ВАГОНОВЪ ВЪ ПУДАХЪ.										Тормазныя приспособленія.						№№ по порядку.	ПРИМѢЧАНІЯ.
			Багажныхъ.		Товарныхъ.				Для лошадей и скота.		Рабочихъ.		Число тормазовъ при вагонахъ.				Общее число тормазовъ.			
					Крытыхъ.		Открытыхъ.													
			Всѣхъ.	На каждую ось.	Всѣхъ.	На каждую ось.	Всѣхъ.	На каждую ось.	Всѣхъ.	На каждую ось.	Всѣхъ.	На каждую ось.	Багажныхъ.	Товарныхъ.	Для лошадей и скота.	Рабочихъ.	Вагоновъ.	Осей.		
19	Ряжско-Моршанская	1870	2,400	300	142,800	300	36,000	300	10,800	300	—	—	4	64	—	—	68	136	19	
		1871	2,000	250	142,800	300	36,000	300	9,000	250	—	—	4	64	—	—	68	136		
		1872	2,400	300	142,800	300	36,000	300	10,800	300	—	—	4	64	—	—	68	136		
20	Кіево-Брестская	1870	4,800	229	300,000	300	139,200	300	1,800	300	—	—	5	181	—	—	186	372	20	
		1871	4,800	229	1,057,200	300	315,600	300	1,800	300	—	—	5	495	—	—	500	1,005		
		1872	4,800	229	1,083,600	300	315,600	300	1,800	300	—	—	5	505	—	—	510	1,025		
21	Козлово-Воронежская	1870	2,400	300	174,000	302	57,000	300	11,400	300	—	—	4	75	—	—	79	158	21	[1]) Всѣ вагоны для скота, въ сложности, подымаютъ 24 лошади и 135 быковъ, что составляетъ на каждый вагонъ 6 лошадей или 9 быковъ.
		1871	2,400	300	172,200	300	16,200	300	[1])		42,600	300								
		1872	2,400	300	172,200	300	16,200	300			42,600	300								
22	Курско-Кіевская	1870	4,800	200	468,000	300	120,000	300	—	—	—	—	—	196	—	—	196	392	22	
		1871	7,200	300	468,000	300	120,000	300	—	—	—	—	—	196	—	—	196	392		
		1872	7,200	300	468,000	300	120,000	300	—	—	—	—	—	196	—	—	196	392		
23	Орловско-Грязская	1870	4,800	300	265,200	300	160,200	300	—	—	—	—	4	158	—	—	162	324	23	
		1871																		
		1872																		
24	Орловско-Витебская	1870	6,300	150	886,800	300	60,000	300	36,000	150	245,400	300	21	483	—	65	569	1,138	24	
		1871	6,300	150	1,115,400	300	305,400	300	36,000	150	—	—	21	516	—	—	537	1,074		
		1872	6,300	150	830,400	300	305,400	300	48,000	200	—	—	21	479	—	—	500	1,000		
25	Шуйско-Ивановская	1870	—	—	42,000	300	60,000	300	—	—	—	—	—	50	—	—	50	100	25	
		1871	12,000	200	90,600	300	125,400	300	—	—	—	—	2	93	—	—	95	192		
		1872	12,000	200	90,600	300	125,400	300	—	—	—	—	2	93	—	—	95	192		
26	Риго-Митавская	1870	3,600	300	25,800	300	18,000	300	—	—	—	—	4	18	—	—	22	44	26	
		1871	3,600	300	25,800	300	18,000	300	—	—	—	—	4	18	—	—	22	44		
		1872	3,600	300	25,800	300	18,000	300	—	—	—	—	4	18	—	—	22	44		
27	Курско-Харьково-Азовская	1870	12,000	200	645,000	300	487,200	300	30,000	300	—	—	20	371	—	—	391	782	27	
		1871	12,000	200	658,200	300	192,000	300	30,000	300	385,200	300	20	270	—	111	401	802		
		1872	12,000	200	646,800	300	282,000	300	30,000	300	385,200	300	20	316	—	37	423	846		
28	Грязе-Царицынская	1870	4,800	200	266,400	300	32,400	300	18,000	300	30,000	300	8	97	—	26	131	270	28	
		1871	13,500	300	636,600	300	335,400	300	33,000	300	—	—	15	457	10	—	482	970		
		1872	13,500	300	648,000	300	357,800	299	36,600	300	—	—								
29	Козловско-Тамбовская	1870	2,400	300	31,200	300	52,200	300	1,200	300	—	—	4	34	—	—	38	76	29	
		1871	2,400	300	31,200	300	52,200	300	1,200	300	—	—	—	34	—	—	34	68		
		1872	2,400	300	76,200	300	66,000	300	1,200	300	—	—	—	48	—	—	48	96		

В. БАГАЖНЫЕ И ТОВАРНЫЕ ВАГОНЫ.

1	2		49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64		
			Подъемная сила вагоновъ въ пудахъ.										Тормазныя приспособленія.							
			Багажныхъ.		Товарныхъ.				Для лошадей и скота.		Рабочихъ.		Число тормазовъ при вагонахъ.				Общее число тормазовъ.			
					Крытыхъ.		Открытыхъ.													
№№ по порядку.	НАЗВАНІЯ ДОРОГЪ.		Всѣхъ.	На каждую ось.	Всѣхъ.	На каждую ось.	Всѣхъ.	На каждую ось.	Всѣхъ.	На каждую ось.	Всѣхъ.	На каждую ось.	Багажныхъ.	Товарныхъ.	Для лошадей и скота.	Рабочихъ.	Вагоновъ.	Осей.	№№ по порядку.	ПРИМѢЧАНІЯ.
30	Рыбинско-Бологовская	1870	4,500	300	721,800	300	220,200	300	—	—	—	—	5	384	—	—	389	778	30	
		1871	…	…	…	…	…	…	—	—	—	—	—	384	—	—	384	768		
		1872	…	…	…	…	…	…	—	—	—	—	—	534	—	—	534	1,068		
31	Балтійская	1870	4,800	266	262,800	300	174,000	300	—	—	—	—	6	156	—	—	162	324	31	
		1871	…	…	288,000	300	60,000	300	—	—	120,000	300	—	122	—	40	162	324		
		1872	8,000	266	288,000	300	180,000	300	—	—	21,000	300	…	…	…	…	…	…		
32	Харьково-Николаевская	1870	2,400	200	180,000	300	210,000	200	—	—	—	—	4	130	—	—	134	268	32	
		1871	3,600	200	177,600	300	315,600	300	—	—	—	—	6	161	—	—	167	334		
		1872	6,000	214	297,600	300	380,400	300	1,200	300	—	—	…	…	…	…	…	…		
33	Тамбовско-Саратовская	1870	2,000	250	120,000	300	60,000	300	—	—	—	—	4	40	—	—	44	88	33	
		1871	3,000	300	444,000	300	96,000	300	—	—	—	—	15	194	—	—	209	418		
		1872	9,000	300	444,000	300	96,000	300	—	—	—	—	15	194	—	—	209	418		
34	Московско-Брестская	1870	8,400	200	327,000	300	258,000	300	—	—	—	—	14	235	—	—	249	498	34	
		1871	13,200	200	579,000	300	451,000	300	—	—	—	—	22	232	—	—	254	508		
		1872	13,200	200	…	…	…	…	—	—	—	—	22	…	…	…	…	…		
35	Новоторжская	1870	1,800	300	16,200	300	25,800	300	1,200	300	—	—	3	18	2	—	23	46	35	
		1871	1,800	300	19,800	300	22,200	300	1,200	300	—	—	3	18	2	—	23	46		
		1872	1,800	300	19,800	300	22,200	300	1,200	300	—	—	3	18	2	—	23	46		
36	Ряжско-Вяземская	1870	1,800	200	41,400	300	52,200	300	600	300	—	—	3	41	—	—	44	88	36	[5]) Участокъ отъ Ряжска до Скопина.
		1871	1,800	200	41,400	300	52,200	300	600	300	—	—	3	41	—	—	44	88		
		1872	1,800	200	41,400	300	52,200	300	600	300	—	—	3	41	—	—	44	91		
37	Поти-Тифлисская	1871	9,000	300	33,600	300	161,400	300	900	150	58,200	300	15	65	—	—	80	160	37	
		1872	9,000	300	33,600	300	161,400	300	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…		
38	Либавская	1871	6,000	200	274,200	300	32,400	300	10,200	300	197,400	300	10	120	3	80	213	436	38	
		1872	6,000	200	272,400	300	32,400	300	10,200	300	195,600	300	10	120	3	80	213	436		
39	Новгородская узкоколейная	1871	3,000	150	16,000	200	13,600	200	—	—	24,000	200	10	—	—	10	20	40	39	
		1872	2,100	150	16,000	200	11,600	200	—	—	22,000	200	…	…	…	…	…	…		
40	Ярославско-Вологодская узкоколейная	1872	400	200	30,000	200	70,400	200	—	—	—	—	1	40	—	—	41	82	40	

1	2		65	66	67	68	69	70	71	72	73	74		
№№ по порядку.	НАЗВАНІЯ ДОРОГЪ.		Первоначальная стоимость вагоновъ (въ рубляхъ).										№№ по порядку.	ПРИМѢЧАНІЯ.
			Багажныхъ.		Товарныхъ.				Для лошадей и скота.		Рабочихъ.			
					Крытыхъ.		Открытыхъ.							
			Всѣхъ.	На каждую ось.	Всѣхъ.	На каждую ось.	Всѣхъ.	На каждую ось.	Всѣхъ.	На каждую ось.	Всѣхъ.	На каждую ось.		
	А. Правительственныя дороги.													
1	Финляндская	1870	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	1	
		1871	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…		
		1872	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…		
2	Тереcполе-Брестская	1870	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	2	
		1871	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…		
		1872	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…		
3	Ливенская-узкоколейная	1871	13,940	871,25	67,215	579,44	111,645	279,11	—	—	—	—	3	
		1872	13,940	871,25	67,215	579,44	111,645	279,11	—	—	—	—		
	Б. Частныя дороги.													
1	Царскосельская	1870	4,154	692,33	13,880	771,11	14,348	367,89	12,828	641,40	—	—	1	
		1871	…	…	…	…	…	…	…	…	—	—		
		1872	…	…	…	…	…	…	…	…	—	—		
2	Петергофская	1870	—	—	70,484	671,28	41,034	344,95	—	—	12,499	480,73	2	
		1871	—	—	70,484	671,28	41,034	344,95	—	—	12,499	480,73		
3	С.-Петербурго-Варшавская	1870	178,467	959,50	3.932,387	591,09	1.410,663	509,64	34,066	709,71	523,884	222,36	3	
		1871	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…		
		1872	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…		
4	Московско-Нижегородская	1870	158,220	729,12	1.535,551	611,77	587,679	476,24	5,078	635,95	60,312	274,15	4	
		1871	187,217	745,88	1.575,867	627,83	705,679	492,10	5,078	635,95	60,312	274,15		
		1872	214,016	778,24	1.713,841	627,77	763,926	498,00	—	—	—	—		
5	Николаевская	1870	38,600	501,29	…	…	…	…	85,550	555,50	…	…	5	
		1871	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…		
		1872	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…		
6	Варшаво-Вѣнская	1870	…	…	…	…	…	…	—	—	—	—	6	
		1871	…	…	…	…	…	…	—	—	—	—		
		1872	93,922	831,16	1.019,795	595,32	1.673,388	423,64	—	—	178,546	398,54		
7	Варшаво-Бромбергская	1870	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	7	
		1871	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…		
		1872	24,468	679,66	267,886	451,92	280,875	403,55	11,520	411,42	—	—		

В. Багажные и товарные вагоны.

1	2		65	66	67	68	69	70	71	72	73	74		
			Первоначальная стоимость вагоновъ (въ рубляхъ).											
№№ по порядку.	НАЗВАНІЯ ДОРОГЪ.		Багажныхъ.		Товарныхъ. Крытыхъ.		Товарныхъ. Открытыхъ.		Для лошадей и скота.		Рабочихъ.		№№ по порядку.	ПРИМѢЧАНІЯ.
			Всѣхъ.	На каждую ось.	Всѣхъ.	На каждую ось.	Всѣхъ.	На каждую ось.	Всѣхъ.	На каждую ось.	Всѣхъ.	На каждую ось.		
8	Риго-Динабургская	1870	32,437	600,68	1.166,512	616,54	60,615	248,42	28,125	562,50	32,187	303,65	8	
		1871	24,973	593,73	1.166,512	616,54	60,615	248,42	28,125	562,50	32,187	303,65		
		1872	17,812	593,73	1.173,637	616,40	328,608	497,89	28,125	562,50	32,187	303,65		
9	Волго-Донская	1870	13,154	1096,17	131,300	650,00	218,400	455,00	—	—	—	—	9	
		1871	13,154	1096,17	133,149	924,64	275,006	429,68	—	—	—	—		
		1872	13,154	1096,17	133,149	924,64	562,940	521.24	—	—	—	—		
10	Московско-Ярославская	1870	47,206	786,77	727,846	658,08	218,992	493,22	—	—	—	—	10	
		1871	47,206	786,77	723,481	657,71	266,938	485,34	—	—	—	—		
		1872	47,206	786,77	723,481	657,71	266,938	485,34	—	—	—	—		
11	Московско-Рязанская	1870	53,499	742,35	856,250	604,69	138,280	486,90	71,071	486,21	93,969	460,63	11	
		1871	53,499	742,35	856,250	604,69	138,280	486,90	71,071	486,21	93,969	460,63		
		1872	53,499	742,35	856,250	604,69	138,280	486,90	71,071	486,21	93,969	460,63		
12	Воронежско-Ростовская	1870	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	12	
		1871	5,400	900,00	685,600	…	1.068,400	…	…	…	…	…		
		1872	5,400	900,00	685,600	…	1.068,400	…	…	…	…	…		
13	Одесская	1870	52,984	1151,83	1.169,038	598,89	1.154,463	535,46	57,583	663,13	—	—	13	
		1871	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…		
		1872	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…		
14	Динабурго-Витебская	1870	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	14	
		1871	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…		
		1872	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…		
15	Московско-Курская	1870	98,998	916,65	4.002,625	649,78	804,051	537,60	144,237	721,18	75,000	468,75	15	[1]) Сумма эта выражаетъ по отчету стоимость вагоновъ и платформъ, безъ раздѣленія на товарные и рабочіе.
		1871	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…		
		1872	98,998	…	4.268,598	…	1.088,346 [1])	…	…	…	…	…		
16	Варшаво-Тереспольская	1870	16,284	1017,75	157,371	728,57	150,141	721,83	73,865	647,93	56,331	281,65	16	
		1871	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…		
		1872	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…		
17	Рязанско-Козловская	1870	30,000	1500,00	1.673,152	831,58	339,237	706,74	52,224	580,26	160,800	653,66	17	
		1871	30,000	1500,00	1.673,152	831,58	339,237	706,74	52,224	580,26	160,800	653,66		
		1872	30,000	1500,00	1.673,152	831,58	339,237	706,74	52,224	580,26	160,800	653,66		
18	Лодьвская фабричная	1870	2,408	602,00	22,443	561,00	13,392	418,50	—	—	—	—	18	
		1871	4,814	601,78	19,075	561,00	13,392	418,50	—	—	—	—		
		1872	4,814	601,78	19,075	561,00	13,392	418,50	—	—	—	—		

В. Багажные и товарные вагоны.

1	2		65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	
			Первоначальная стоимость вагоновъ (въ рубляхъ).										
			Багажныхъ.		Товарныхъ.				Для лошадей и скота.		Рабочихъ.		
					Крытыхъ.		Открытыхъ.						
№№ по порядку.	НАЗВАНІЯ ДОРОГЪ.		Всѣхъ.	На каждую ось.	Всѣхъ.	На каждую ось.	Всѣхъ.	На каждую ось.	Всѣхъ.	На каждую ось.	Всѣхъ.	На каждую ось.	№№ по порядку.
19	Ряжско-Моршанская	1870	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	19
		1871	564,250	705,91	256,733	539,36	…	…	…	…	…	…	
		1872	564,250	705,91	256,733	539,36	…	…	…	…	…	…	
20	Кіево-Брестская	1870	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	20
		1871	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	
		1872	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	
21	Козлово-Воронежская	1870	8,172	1021,53	586,362	1017,82	127,806	672,66	22,500	592,10	—	—	21
		1871	8,172	1021,53	586,362	1017,82	127,806	672,66	22,500	592,10	—	—	
		1872	8,172	1021,53	586,362	1017,82	127,806	672,66	22,500	592,10	—	—	
22	Курско-Кіевская	1870	25,600	1066,66	1.198,090	703,90	281,600	704,00	—	—	—	—	22
		1871	25,600	1066,66	1.198,090	703,90	281,600	704,00	—	—	—	—	
		1872	25,600	1066,66	1.198,090	703,90	281,600	704,00	—	—	—	—	
23	Орловско-Грязская	1870	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	23
		1871	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	
		1872	…	…	…	…	…	…	20.830,90	578,64	…	…	
24	Орловско-Витебская	1870	63,000	1500,00	1.815,868	614,29	513,587	504,50	228,000	950,00	—	—	24
		1871	63,000	1500,00	1.988,025	669,82	600,000	589,38	228,000	950,00	—	—	
		1872	63,000	1500,00	1.988,025	669,82	600,000	589,38	228,000	950,00	—	—	
25	Шуйско-Ивановская	1870	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	25
		1871	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	
		1872	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	
26	Риго-Митавская	1870	13,298	1108,17	53,157	618,10	31,065	517,75	—	—	—	—	26
		1871	22,685 [2])	1080,24	53,157	618,10	31,065	517,75	—	—	—	—	
		1872	22,685	1080,24	53,157	618,10	31,065	517,75	—	—	—	—	
27	Курско-Харьково-Азовская	1870	58,250	970,83	1.417,545	659,32	994,856	612,59	73,240	732,40	—	—	27
		1871	58,250	970,83	1.440,289	656,46	269.562	421,19	73,240	732,40	804,044	626,30	
		1872	58,250	970,83	1.415.789	703,06	469,062	498,90	73,240	732,40	803,846	626,05	
28	Грязе-Царицынская	1870	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	28
		1871	34,900	775,50	1.252,122	590,07	526,062	470,54	62,145	564,25	—	—	
		1872	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	
29	Козловско-Тамбовская	1870	6,320	790,00	54,600	525,00	87,000	500,00	2,200	550,00	—	—	29
		1871	6,320	790,00	54,600	525,00	87,000	500,00	2,200	550,00	—	—	
		1872	6,320	790,00	145,850	574,00	—	—	2,200	550,00	—	—	

ПРИМѢЧАНІЯ.

1	2		65	66	67	68	69	70	71	72	73	74		
№№ по порядку.	НАЗВАНІЯ ДОРОГЪ.		Первоначальная стоимость вагоновъ (въ рубляхъ).										№№ по порядку.	ПРИМѢЧАНІЯ.
			Багажныхъ.		Товарныхъ.				Для лошадей и скота.		Рабочихъ.			
					Крытыхъ.		Открытыхъ.							
			Всѣхъ.	На каждую ось.	Всѣхъ.	На каждую ось.	Всѣхъ.	На каждую ось.	Всѣхъ.	На каждую ось.	Всѣхъ.	На каждую ось.		
30	Рыбинско-Бологовская	1870	19,700	1893,33	1.877,864	780,49	388,595	529,42	—	—	—	—	30	[2]) Стоимость багажныхъ вагоновъ выведена изъ средней стоимости всѣхъ пассажирскихъ и багажныхъ вагоновъ. [3]) Стоимость показана общею суммою для крытыхъ вагоновъ и платформъ.
		1871	22,733 [2])	1515,53	2.321,436 [3])	740,69	—	—	—	—	—	—		
		1872	22,733	1515,53	3.336,005	663,22	—	—	—	—	—	—		
31	Балтійская	1870	30,000	1666,66	357,000	407,57	372,000	641,53	22,000	1.100,00	—	—	31	
		1871	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...		
		1872	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...		
32	Харьково-Николаевская	1870	10,596	883,00	355,036	591,72	315,350	450,50	—	—	—	—	32	
		1871	9,000	500,00	...	...	...	...	—	—	—	—		
		1872	...	...	...	...	...	...	—	—	—	—		
33	Тамбово-Саратовская	1870	10,000	1250,00	240,000	600,00	100,000	500,00	—	—	—	—	33	
		1871	37,500	1250,00	288,000	600,00	160,000	500,00	—	—	—	—		
		1872	37,500	1250,00	288,000	600,00	160,000	500,00	—	—	—	—		
34	Московско-Брестская	1870	28,000	666,66	813,500	746,33	360,000	418,60	—	—	—	—	34	
		1871	44,000	666,66	1.295,150	619,69	626,100	428,80	—	—	—	—		
		1872	44,000	666,66	...	...	...	...	—	—	—	—		
35	Новоторжская	1870	3,270	545,00	25,560	473,33	33,930	349,53	1,840	460,00	—	—	35	
		1871	3,600	600,00	39,300	595,45	35,800	483,78	2,200	550,00	—	—		
		1872	3,600	600,00	39,300	595,45	35,800	483,78	2,200	550,00	—	—		
36	Ряжско-Вяземская	1870	6,000	666,66	85,800	621,74	80,300	461,49	1,200	600,00	—	—	36	
		1871	6,000	666,66	85,800	621,74	80,300	461,49	1,200	600,00	—	—		
		1872	6,000	666,66	85,800	621,01	80,300	461,49	1,200	600,00	—	—		
37	Поти-Тифлисская	1871	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	37	
		1872	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...		
38	Либавская	1871	23,400	780,00	698,275	763,97	63,180	585,00	22,100	650,00	761,904	701,08	38	
		1872	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...		
39	Новгородская узкоколейная	1871	12,000	600,00	32,000	400,00	23,800	350,00	—	—	33,500	279,17	39	
		1872	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...		
40	Ярославо-Вологодская узкоколейная	1872	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	40	

1	2		75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88		
№№ по порядку.	НАЗВАНІЯ ДОРОГЪ.		Число пройденныхъ осеверстъ.														№№ по порядку.	ПРИМѢЧАНІЯ.
			По своей дорогѣ.				По чужимъ дорогамъ.			Общая сумма.	Почтовыми вагонами.	Чужими вагонами.		Своими и чужими вагонами.		Среднее годовое одною осью.		
			Багажными. Вагонами.	Товарными. Вагонами.	Рабочими. Вагонами.	Вообще.	Багажными. Вагонами.	Товарными. Вагонами.	Вообще.			Багажными.	Товарными.	Вообще.	На версту дороги.			
	А. Правительственныя дороги.																	
1	Финляндская	1870															1	[1]) Въ рабочемъ движеніи показано движеніе вагоновъ для дровъ и баласта.
		1871		17.365,011							602,238							
		1872	1.919,996	15.561,231	[1]) 5.962,312	21.524,843	—	—	—	21.524,843	577,376	—	—	22.102,219	48,258	9,294		
2	Тересполе-Брестская	1870															2	
		1871																
		1872																
3	Ливенская-узкоколейная	1871	104,160	1.933,178	—	2.037,338	—	—	—	2.037,338	—	—	—	2.037,338	35,743	3,830	3	
		1872	280,032	1.904,934	—	2.184,966	—	—	—	2.184,966	—	—	—	2.184,966	38,333	4,107		
	Б. Частныя дороги.																	
1	Царскосельская	1870	373,575	214,512 (ст. 76 и 77)		588,087	—	—	—	588,087	—	—	—	588,087	23,523	6,190	1	
		1871																
		1872																
2	Петергофская	1870	1.088,750 (ст. 75 и 76)		119,942	1.208,692	—	—	—	1.208,692	—	—	—	1.208,692	23,244	4,776	2	
		1871	1.075,819 (ст. 75 и 76)		413,335	1.489,154	—	—	—	1.489,154	—	—	—	1.489,154	28,618	5,926		
3	С.-Петербурго-Варшавская	1870	11.469,804	78.976,765	9.304,544	99.751,113	—	12.092,160	12.092,160	111.843,273	2.669,058	—	30.301,630	132.721,801	109,960	10,817	3	
		1871				97.312,855			19.275,528	116.588,383								
		1872				85.404,610			18.413,288	103.817,898								
4	Московско-Нижегородская	1870	6.958,248	57.462,472	692,108	65.112,828	—	—	—	65.112,828	907,437	—	15.271,316	81.291,581	178,278	21,351	4	[2]) По своей дорогѣ ст. 86: 90.879,188.
		1871	8.374,380	57.508,288	574,528	66.757,196	—	15.790,260	15.790,260	82.247,456	898,601	—	20.230,194	103.349,251[2])	213,534	18,721		» » » ст. 87: 221,656.
		1872	8.671,158	57.483,916	608,214	66.770,088	—	14.954,107	14.954,107	81.721,195	911,208	—	83.197,822	105.830,225	258,122	18,223		» » » ст. 88: 17,269.
5	Николаевская	1870	7.303,114	172.047,108	1,401	179.351,623		38.621,021	38.621,021	217.972,644	1.754,046		80.116,556	261.222,225	432,487	14,300	5	
		1871				132.207,578			69.881,436	202.089,014								
		1872				98.316,668			88.882,353	187.199,021								
6	Варшаво-Вѣнская	1870	3.062,676	38.036,930	3.933,734	45.033,340	71,453	23.428,230	23.499,683	68.533,023	526,797	174,392	20.086,962	65.821,421	202,528	17,887	6	[3]) Опредѣлена частнымъ отъ ст. 82 на ст. 33.
		1871	3.581,099	50.753,880	6.362,564	60.697,543	90,390	18.566,407	18.656,797	79.354,340		418,825	24.583,290	85.699,658	263,691	14,462[3])		[4]) Эта цифра получена сложеніемъ цифръ ст. 78, 83, 84 и 85.
		1872	3.872,653	52.737,282	9.349,469	65.959,404	96,019	19.328,703	19.424,722	85.884,126		462,995	21.219,067	[4]) 87.641,466	269,666	13,659		
7	Варшаво-Бромбергская	1870	1.172,335	4.243,017	—	5.415,352	176,047	13.210,854	13.386,901	18.802,253	200,529	35,011	12.045,680	17.696,572	128,236	17,810	7	
		1871	1.144,899	3.336,740	—	4.481,603	419,060	13.213,138	13.632,238	18.113,841		63,671	10.299,460	14.844,734	107,570	17,278		
		1872	1.138,496	3.263,436	—	4.401,932	456,120	11.585,267	12.042,087	16.444,019		99,622	10.006,784	14.508,338	105,132	13,293		

В. Багажные и товарные вагоны.

1	2		75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88		
			Число пройденных осеверстъ.															
			По своей дорогѣ.				По чужимъ дорогамъ.					Чужими вагонами.		Своими и чужими вагонами.				
№№ по порядку.	Названія дорогъ.		Багажными. Вагонами.	Товарными. Вагонами.	Рабочими. Вагонами.	Вообще.	Багажными. Вагонами.	Товарными. Вагонами.	Вообще.	Общая сумма.	Почтовыми вагонами.	Багажными.	Товарными.	Вообще.	На версту дороги.	Среднее годовое одною осью.	№№ по порядку.	Примѣчанія.
8	Риго-Динабургская	1870	613,064	9.089,590	557,762	10.260,416	316,348	12.221,138	12.537,486	22.797,902	411,876	—	19.605,172	30.277,464	147,983	9,717	8	
		1871	241,060	10.650,204	923,396	11.814,660	429,840	23.997,484	24.727,324	36.241,984	443,496	—	29.066,074	41.324,230	202,569	15,527		
		1872	187,442	8.555,380	2.079,938	10.822,760	151,844	14.336,308	14.488,158	25.310,312	442,140	—	14.087,064	25.351,364	118,467	3,203		
9	Волго-Донская	1870	129,300	6.487,656	—	6.616,956	—	24,000	24,000	6.640,956	—	—	—	6.616,956	90,643	8,326	9	
		1871	127,896	7.666,150	—	7.794,046	—	—	—	7.794,046	—	—	—	7.794,046	106,767	9,791		
		1872	106,046	6.971,336	—	7.077,482	—	—	—	7.074,482	—	—	—	7.074,482	96,950	5,726		
10	Московско-Ярославская	1870	921,100	16.423,470	—	17 344,570	—	280,522	280,522	17.625,092	—	—	—	17.344,570	66,428	10,947	10	
		1871	1.333,126	17.199,770	1.988,428	20.521,324	36,890	1.908,572	1.945,462	22.766,786	561,024	—	1.230,210	22.312,558	85,789	13,396		
		1872	1.368,309	12.726,580	1.080,012	21.174,001	4,999	1.980,559	1.985,558	23.160,460	570,132	—	1.398,388	23.143,421	85,400	13,850		
11	Московско-Рязанская	1870	382,705	23.753,494	2.280,220	26.416,419	—	12.933,740	12.933,740	39.350,159	—	—	14.791,981	41.208,400	209,288	12,001	11	
		1871	1.113,084	25.948,985	1.919,680	28.981,749	—	11.533,003	11.533,003	40.514,752	—	—	16.127,094	45.108,843	229,655	57,224		
		1872																
12	Воронежско-Ростовская	1870	176,726	4.983,168	—	5.159,894	—	186,698	186,698	5.346,392	105,148	—	—	5.285,042	67,618	10,325	12	
		1871																
		1872																
13	Одесская	1870	568,210	35.444,674		36.012,884	—	—	—	36.012,884	715,788	—	838,876	37.127,528	100,890	[5]) 8,683	13	[5]) Въ 210 дней.
		1871				109.756,438				118.938,730								
		1872		68.231,168				20.250,372										
14	Динабурго-Витебская	1870	611,348	9.334,794		9.946,142	—	17.682,280	17.682,280	27.628,422	351,711	—	24.368,932	34.666,785	142,497	13,700	14	
		1871	963,462	9.942,380	541,678	11.447,520	—	24.421,144	24.421,144	35.868,674	448,380	—	40.364,356	51.811,876	212,343	17,211		
		1872																
15	Московско-Курская [1])	1870	4.017,762	76.424,302	597,854	51.039,818	25,320	28.047,884	28.073,204	79.113,122	1.098,436	—	30.708,200	82.846,554	164,869	9,917	15	[6]) Съ 1 Августа по 31 Декабря 1871 года. [7]) Исключая число осеверстъ, пройденныхъ багажными вагонами, которые въ отчетѣ совокуплены съ пассажирскими.
		1871								62.680,115[7])								
		1872																
16	Варшаво-Тереспольская	1870	628,502	6.575,672	320,672	7.494,846	—	—	—	7.494,846	292,000	—	—	7.786,840	39,228	10,438	16	
		1871																
		1872			1.046,750			3.118,006										
17	Рязанско-Козловская	1870	452,296	10.259,282	2.528,472	13.250,050	330,172	28.721,980	29.052,152	42.302,202	289,080	297,876	24.800,152	38.637,158	175,139	14,853	17	
		1871	357,848	11.463,942	1 672,830	13.494,420	543,290	31.569,519	32.112,809	45.607,429	289,080	235,460	35.926,208	49.946,068	250,682	16,013		
		1872	344,036	10.754,880	821,624	11.920,540	335,960	38.273,758	38.615,718	50.536,258	289,872	550,292	45.600,240	53.360,808	294,306	17,846		
18	Лодьзская фабричная	1870	76,384	151,424	48,811	276,619	—	338,947	338,947	615,566	—	1.021,594		1.298,213	49,931	8,757	18	
		1871	88,131	128,238	—	216,369	—	802,658	802,658	1.019,027	—	—	1.477,616	1.693,985	65,153	13,771		
		1872	76,630	185,027	—	261,657	—	232,921	232,921	494,578	—	—	1.631,690	1.893,347	72,821	6,683		

1	2		75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88		
			Число пройденныхъ осеверстъ.															
			По своей дорогѣ.				По чужимъ дорогамъ.					Чужими вагонами.		Своими и чужими вагонами.		Среднее годовое одною осью.		
№№ по порядку.	НАЗВАНІЯ ДОРОГЪ.		Багажными. Вагонами.	Товарными. Вагонами.	Рабочими. Вагонами.	Вообще.	Багажными. Вагонами.	Товарными. Вагонами.	Вообще.	Общая сумма.	Почтовыми вагонами.	Багажными.	Товарными.	Вообще.	На версту дороги.		№№ по порядку.	ПРИМѢЧАНІЯ.
19	Ряжско-Моршанская	1870	364,064	5.275,594	—	5.639,656	—	7.341,594	7.341,594	12.981,252	—	—	4.073,910	9.713,568	78,335	14,977	19	
		1871	344,928	780,356		1.125,284												
		1872	365,056	379,304	714,060	1.459,420	—	—	—	1.459,420	—	—	5.162,920	6.622,340	54,730	2,280		
20	Кіево-Брестская	1870	153,410	1.629,754	—	1.783,164	111,316	100,474	211,790	1.994,954	153,220	—	—	1.936,384	7,179	1,361	20	[8]) Собственно вагонами Кіево-Брестской дороги сдѣлано 3.817,367.
		1871	1,071,218	9.799,276	—	10.870,494	—	12.598,094	12.598,094	23.468,588	505,008	—	8 021,982	19.397,484	69,775	4,961		
		1872	370,749	[8]) 10.531,864	—	10.902,613	—	21.731,816	21.731,816	32.634,429	123,597	—	6.714,497	17.740,707	63,815	5,266		
21	Козлово-Воронежская	1870	463,660	759,604	60,357	1,283,621	—	10.581,090	10.581,090	11.864,711	[9]) 238,304	35,608	5.031,734	6.589,267	39,228	10,438	21	[9]) Полагая почтовые вагоны и товарные чужихъ дорогъ двухъ-осными. [10]) Ст. 88 опредѣлена не принимал въ расчетъ цыфры ст. 83.
		1871	531,002	601,848	32,900	1.175,750	—	11.771,612	11.771,612	12.947,362	239,808	—	[9]) 7.794,802	9.210,360	54,823	[10]) 15,866		
		1872	133,860	1.016,	854	1.150,714					244,944	475,396	9.872,028	11.743,082	69,899			
22	Курско-Кіевская	1870	1.954,038	15.875,	428	17.832,466	—	4.361,211	4.361,211	22.193,677	688,755	—	—	18.521,221	42,203	11,429	22	
		1871	2.094,201	11.203,	188	13.297,389	—	—	—	13.297,389	913,008	—	18.157,168	32.367,565	73,730	7,108		
		1872	2.333,097	8.425,	018	10.758,115	—	22.523,050	22.523,050	33.281,165	979,557	—	24.111,978	35.849,650	81,662	17,138		
23	Орловско-Грязская	1870	325,258	2.333,862	—	2.659,120	—	6.995,144	6.995,144	9.654,264	144,407	—	9.562,097	12.365,624	43,539	6,869	23	
		1871																
		1872																
24	Орловско-Витебская	1870	1.447,866	33.282,210	—	34.730,076	11,884	29.432,062	29.442,946	64.174,022	617,944	—	31,334,936	66.682,986	136,645	15,150	24	
		1871	1.432,330	37.071,020	—	38.503,350	—	41.137,752	41.137,752	79.641,102	946,251	—	53.204,730	139.792,083	202,100	16,002		
		1872	1.399,782	26.222,578	—	27.622,060	—	37.609,910	37.609,910	65.231,970	1.027,536	—	37.825,016	104.084,522	113,677	15,450		
25	Шуйско-Ивановская	1870	—	701,720	—	701,720	—	[11]) 5.551,458	5.551,458	6.253,178	183,513	—	2,794,036	3.679,269	43,800	18,766	25	[11]) По строившемуся II отдѣленію дороги 238,076. Нижегородской дорогѣ . . . . 5.313,382.
		1871	355,806	2.237,218	—	2,593,024	—	7.319,036	7.319,036	9.912,060	354,237	—	5.060,212	8.007,473	46,965	14,025		
		1872	376,116	1,430,088	—	1.806,204	—	8.792,430	8.792,430	10.598,634	354,237	—	4.344,448	6.525,907	37,941	14,930		
26	Риго-Митавская	1870	928,	104	—	928,104	—	—	—	928,104	86,925	—	—	1.015,022	26,026	6,078	26	
		1871	850,	023	—	850,023	—	—	—	850,023	102,843	—	—	952,871	24,432	5,706		
		1872	864,	932	—	864,932	—	—	—	864,932	147,420	—	—	1.012,352	25,958	6,062		
27	Курско-Харьково-Азовская	1870	64.	961,	639	64.861,639	4.790,	936	4.790,936	69.752,575	—	6.079,	182	71 040,821	92,985	17,676	27	[12]) Въ этой графѣ показаны осеверсты, пройденныя товарными платформами въ рабочихъ поѣздахъ.
		1871																
		1872	3.511,189	19.623,982	[12]) 7.819,551	30.855,522	—	—	—	30.855,522	1.678,599	—	—	32.534,121	42,714	7,803		
28	Грязе-Царицынская	1870	457.995	2,110,384	564,384	3.126,763	—	15.561,765	15.561,765	18.688,528	429,360	—	7.274,500	10.830,653	54,414	16,147	28	
		1871	1.616,049	6.096,436	262,300	7.974,785	—	28.577,505	28.577,505	36.552,290	503,836	—	9.747,242	18.225,863	29,161	10,876		
		1872	1.576.446	6.133,374	1.308,152	9.017,972	—	33.152,770	33.152,770	42.170,742		—	24.271,156	33.289,128	53,262	11,377		
29	Козловско-Тамбовская	1870	261,240	758,	440	1.019,680	—	2.186,840	2.186,840	3.206,520	—	—	1.462,964	2.482,644	36,509	11,057	29	
		1871	193,528	1.324,	072	1.517,600	—	3.310,294	3.310,294	4.827,894	—	—	3.223,060	4.740,660	69,716	16,648		
		1872	199,650	666,	324	865,974	—	5.759,810	5.759,810	6.625,784	—	—	5.456,100	6.322,074	92,971	13,633		

1	2		75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88		
			Число пройденныхъ осеверстъ.															
			По своей дорогѣ.				По чужимъ дорогамъ.					Чужими вагонами.		Своими и чужими вагонами.				
№№ по порядку.	Названія дорогъ.		Багажными. Вагонами.	Товарными. Вагонами.	Рабочими. Вагонами.	Вообще.	Багажными. Вагонами.	Товарными. Вагонами.	Вообще.	Общая сумма.	Почтовыми вагонами.	Багажными.	Товарными.	Вообще.	На версту дороги.	Среднее годовое одною осью.	№№ по порядку.	Примѣчанія.
30	Рыбинско-Бологовская	1870	557,907	6,108,058	—	6.665 965	—	5,163,962	5.163,962	11.827,927	194,714	—	883,626	7.544,305	26,944	3,804	30	
		1871	1.142,184	19.742,120	306,988	21.191,292					408,446	—	11.138,236	32.737,974	116,921			
		1872	1.248,588	19.097,010	3.254,728	23.600,326					415,672	—	12.655,458	36.671,411	130,969			
31	Балтійская	1870	5,418	1.177,816	—	1.183,234	—	459,512	459,512	1.642,746	—	4,557	806,326	1.994,117	5,118	1,114	31	
		1871	1.527,789	7.353,926	3.534,072	12.415,789	—	6.339,230	6.339,230	18.755,017	457,323	—	3.815,364	16.688,476	43,011	11,992		
		1872																
32	Харьково-Николаевская	1870	102,816	3,086,060	—	3.188,876	—	—	—	3.188,876	—	—	—	3.188,876	28,472	2,430	32	
		1871	507,216	9.016,669	551,075	10.074,960	—	—	—	10.074,960	—	—	—	10.074,960	41,290	6,062		
		1872	865,620	10.987,824		11.853,444	—	8.773,250	8.773,250	20.626,694			6.661,704	27.288,398	71,623	8,992		
33	Тамбово-Саратовская	1870	127,994	1.935,356		2.063,350	—	3.077,066	3.077,066	5.140,416	—	—	643,668	2.707,012	25,064	8,372	33	
		1871	721,224	5.500,078	—	6.221,302	—	24.537,626	24.537,626	30.758,728	216,795	—	7.151,887	13.589,984	38,389	16,818		
		1872	1.034,976	6.428,038	—	7.463,014	—	29.328,166	29.328,166	36.791,180	722,011	—	13.890,728	22.125,753	62,502	20,326		
34	Московско-Брестская	1870	463,034	2.390,372	—	2.853,406	—	85,044	85,044	2.938,450	186,201	—	117,312	3.241,963	8,270	1,524	34	
		1871	2.358,864	21.755,898	—	24.117,762	—	11.164,788	11.164,788	35.279,550		—	8.421,116	32.535,878	31,804	10,237		
		1872	4.668,897	31.438,146	—	36,107,043	—	—		36.107,043		—	[1])29.427,888	66.942,006	65,437	7,858		[1]) Полагая товарные вагоны всѣ 4-хъ колесными.
35	Новоторжская	1870	56,052	201,256	—	257,308	—	240,910	240,910	498,218	30,933	—	132,656	420,897	13,077	3,481	35	
		1871	96,416	126,026	—	222,442	—	1.154,541	1.154,541	1.376,983	72,171	—	263,738	558,357	16,919	9,471		
		1872	93,456	88,378	10,622	192,496	—	—	—	192,496	—	—	388,892	581,388	17.617	1,283		
36	Ряжско-Вяземская	1870	6,468	15,596	—	22,064	—	32,072	32,072	54,136	—	—	9,328	31,392	713	168	36	
		1871	95,808	486,534	—	582,342	—	2.023,830	2.023,830	2.606,172	—	—	920,712	1.503,054	34,160	8,069		
		1872	97,416	127,650	—	225,066	—	2.713,412	2.713,412	2.938,478	—	—	1.177,754	4.116,232	31,882	9,097		
37	Поти-Тифлисская	1871	129,940	596,866	359,416	1.086,222	—	—	—	1.086,222	—	—	—	1.086,222	9,205	1,234	37	
		1872																
38	Либавская	1871	219,345	707,624	4,116	931,085	—	64,584	64,584	995,669	—	—	62,858	1.058,527	3,381	570	38	
		1872																
39	Новгородская узкоколейная	1871	125,838	449,552	212,394	787,784	—	—	—	787,784	—	—	—	787,784	11,551	2,735	39	
		1872	255,312	1.077,800	492,942	1.825,063	—	—	—	1.825,063		—	—	1.825,063	26,839	6,471		
40	Ярослаево-Вологодская узкоколейная	1872	206,494	1.653,402		1.859,896	—	—	—	1.859,896	135,994	—	—	1.995,890	10,449	3,913	40	

1	2		89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100	101	102		
			Вѣсъ перевезенныхъ грузовъ въ пудахъ.								Средній пробѣгъ пуда груза.							
№№ по порядку.	НАЗВАНІЯ ДОРОГЪ.		Багажъ.	Почтовыя перевозки.	Товары: Большой скорости.	Товары: Малой скорости.	Служебныя перевозки.	Строительныя перевозки.	ВООБЩЕ.	Средній на каждую ось.	Багажъ. (версты)	Почтовый грузъ. (версты)	Большой скорости. (версты)	Малой скорости. (версты)	ВООБЩЕ.	Отношеніе къ длинѣ дороги.	№№ по порядку.	ПРИМѢЧАНІЯ.
	А. Правительственныя желѣзныя дороги:																	
1	Финляндская	1870	……	……	……	……	……	……	……	……	……	……	……	……	……	……	1	
		1871	……	……	11.059,016		……	……	……	……	……	……	92,64		……	……		
		1872	64,521	……	98,663	16.532,021	……	……	……	……	……	……	100,48		……	……		
2	Тересполе-Брестская	1870	……	……	……	……	……	……	……	……	……	……	……	……	……	……	2	
		1872	……	……	……	……	……	……	……	……	……	……	……	……	……	……		
		1872	……	……	……	……	……	……	……	……	……	……	……	……	……	……		
3	Ливенская узкоколейная	1871	11,739	—	—	2.580,273	42,467	—	2.634,479	4,952	44,00	—	—	54,81	54,76	96,0	3	
		1872	136,59	—	—	3.044,640	30,857	—	3.911,463	7,503	45,20	—	—	55,40	55,30	97,0		
	Б. Частныя желѣзныя дороги:																	
1	Царскосельская	1870	313,163	—	942,671		58,800		1.314,634	15,838	……	……	……	……	……	……	1	
		1871	220,000	—	991,715		67,240		1.278,955	13,185	……	……	……	……	……	……		
		1872	205,672	—	718,416		60,650		984,738	9,946	……	……	……	……	……	……		
2	Петергофская	1871	126,382	—	2.291,032		—	—	2.417,414	9,631	33.74	—	29,93		30,13	57,9	2	
		1872	189,319	—	2.260,439		162,500		2.512,252	10,009	29,46	—	29,80		29,07	57,8		
3	С.-Петербурго-Варшавская	1870	363,989	730,000	455,182	38.383,573	19.251,686	—	59.184,430	4,912	306,00	614,00	455,00	320,77	237,53	27,1	3	
		1871	423,063	—	460,810	42.747,447	18.962,757	—	62.594,077	……	167,13	……	500,99	259,72	182,87	15,1		
		1872	……	……	451,871	42.792,013	20.896,111	—	64.139,995 [1])	……	……	……	451,05	240,21	163,44 [1])	13,5 [1])		[1]) Кромѣ багажа и почтовыхъ грузовъ, вѣсъ коихъ въ отчетѣ не показанъ.
4	Московско-Нижегородская	1870	272,690	223,380	234,083	40.777,015	7.205,732	5.453,500	54.166,400	12,796	186,61	410,00	282,36	242,44	243,21	59,3	4	
		1871	293,540	223,380	204,371	49.190,294	3,568	11.678,057	61.593,219	14,742	178,59	410,00	272,31	251,45	204,05	49,8		
		1872	303,469	223,392	227,708	49.190,294	3,449	16.491,328	66.440,240	13,285	171,80	410,00	267,00	249,00	197,60 [2])	48,0		[2]) Вмѣстѣ съ строительными грузами и служебными.
5	Николаевская	1870	481,463	26,794	406,670	67.655,668	17.056,603	—	85.637,198	5,550	456,46	604,00	388,72	449,35	449,31	74,4	5	
		1871	306,598	31,758	428,515	79.915,460	14.630,259	2.430,140	97.742,550	……	400,91	604,00	390,43	410,47	338,76	56,0		
		1872	……	……	387,165	75.933,933	16.585,543	……	……	……	……	……	347,61	389,32	……	……		

1	2		89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100	101	102		
№№ по порядку.	НАЗВАНІЯ ДОРОГЪ.		Вѣсъ перевезенныхъ грузовъ въ пудахъ.								Средній пробѣгъ пуда груза.						№№ по порядку.	ПРИМѢЧАНІЯ.
			Багажъ.	Почтовыя перевозки.	ТОВАРЫ. Большой скорости.	ТОВАРЫ. Малой скорости.	Служебныя перевозки.	Строительныя перевозки.	ВООБЩЕ.	Средній на каждую ось.	Багажъ.	Почтовый грузъ.	Большой скорости.	Малой скорости.	ВООБЩЕ.	Отношеніе къ длинѣ дороги.		
											ВЕРСТЫ.							
6	Варшаво-Вѣнская	1870	288,390	—	187,953	47.398,163	3.496,096		51.365,602	11,621			150,93				6	
		1871	304,637		236,696	54.811,793	4.569,583	—	55.353,125	10,088			158,20					
		1872	336,879	—	252,419	60.077,932	4.419,151	—	65.086,381	10,471			134,01	139,27	139,25	42,8		
7	Варшаво-Бробмергская	1870	103,890	—	48,528	16.637,242	589,928		17.388,588	16,296			84,69				7	
		1871	117,805		59,644	17.642,921	823,521	—	18.643,971	17,722			84,84					
		1872	125,121	—	64,432	14.651,584	357,048	—	15.198,285	12,457			122,75	78,95	79.14	57,3		
8	Риго-Динабургская	1870	95,360	—	72,846	24.113,979	1.632,803	3,576,202	29.491,190	12,750	156,25	—	150,68	185,96	189,71	92,9	8	
		1871	108,751	=	79,103	31.416,049	1.563,094	5,248,352	38.435,349	16,467	161,13	—	142,74	191,64	191,43	93,8		
		1872	98,469	—	69,187	19.064,117	1.552,454	6.545803	27.330,030	9,938	150,80	—	134,70	169,90	169,90	79,3		
9	Волго-Донская	1870	34,167	—	13,523	13.353,153	317,595	—	13.718,438	17,278	71,69	—	71,69	72,86	72,86	99,8	9	
		1871	32,040	—	18,581	13.783,889	512,390	—	14.346,900	18,023	70,89	—	73,00	72,91	72,91	99,8		
		1872	18 394	—	9,213	13.412,084	540,821	—	13.980,512	11,311	71,41	—	73,00	72,88	72,88	99,8		
10	Московско-Ярославская	1870	123,206	—	102,641	23.144,031	—	—	23.369,878	14,515	147,46	—	117,49	91,12	91,45	34,9	10	
		1871	177,234	—	237,121	26.651,851	—	—	27.066,206	15,828	109,00	—	54,00	101,00	101,00	38,6		
		1872	285,733	—	66,884	27.264,487	—	—	27.617,104	16,150	90,00	—	151,00	108,00	108,90	39,8		
11	Московско-Рязанская	1870	398,704	—	125,671	46.788,281	12.855,745		65.168,401	19,739	124,00	—	142,00	151,00	151,00	76,8	11	
		1871	461,361	ваг. 730	126,659	54.029,093	2.532,000	—	57.149,117 [3]	18,823								[3]) Кромѣ почтовой перевозки.
		1872	480,439	ваг. 732	155,350	58.691,072	6.075,400 [4])	—	65.402,261 [3]	21,542								[4]) Служебныя перевозки своей и чужихъ дорогъ.
12	Воронежско-Ростовская	1870	118,282	—	—	12.898,416	—	—	13.016,698	24,747	35,05	—	62,00		61,70	78,1	12	
		1871	276,001	—	1,207	15.770,581			16 047,789 [5]		104,82	—	193,18	63,99	65,72 [5])	32,4 [6])		[5]) Кромѣ служебныхъ и строительныхъ перевозокъ.
		1872	263,402	—	35,598	20.086,970			20.385,970 [5]		92,61	—	300,35	171,12				[6]) Въ 210 дней.
13	Одесская	1870	167,025	16,771	50,994	21.737,767	2 622,689	873,738	25.468,984	5,976 [6])	184,25	279,00	169,00	261,21	261,00	70,9	13	
		1871	406,500		799,173	54.878,866	8.306,351		64.207,666	7,711	290,38		191,87	264,64	230,42	26,0		
		1872	537,466		756,202	52.222,768	9.071,001		61.687,445	7,113	200,82		216,30	270,20	214,02	22,3		
14	Динабурго-Витебская	1870	102,034		42,360	20.350,841	806,263		21.301,498	10,556	182,28		201,72	221,61	221,37	91,0	14	
		1871	105,647		56,696	27.456,808	1.901,022		29.522,173	14,166			231,70		231,70	95,0		
		1872	98,391		70,992	19.359,989	1.483,924		21.013,296	10,204			230,74		223,06	91,0		

1	2		89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100	101	102	
			Вѣсъ перевезенныхъ грузовъ въ пудахъ.								Средній пробѣгъ пуда груза.						
					Товары.						Верcты.						
№№ по порядку.	НАЗВАНІЯ ДОРОГЪ.		Багажъ.	Почтовыя перевозки.	Большой скорости.	Малой скорости.	Служебныя перевозки.	Строительныя перевозки.	ВООБЩЕ.	Средній на каждую ось.	Багажъ.	Почтовый грузъ.	Большой скорости.	Малой скорости.	ВООБЩЕ.	Отношеніе къ длинѣ дороги.	№№ по порядку.
15	Московско-Курская	1870	577,909	109,205	199,839	36.745,190	1.367,798	—	38.999,960	4,822	205,50	38,07	113,60	250,92	249,76	49,7	15
		1871	195,428 [7]		93,518	21.009,386	1,439 [8]	—	21.299,771								
		1872	444,635		186,538	52.852,737	1,676 [8]	—	53.505,586								
16	Варшаво-Тереспольская	1870	91,939		13,207	8.393,967	—	—	8.499,113	11,392	121,20		73,90	123,18	123,69	62,2	16
		1871	119,435 [9]		25,732	11.353,071					123,23		167,91	132,42	132,40 [10]	66,5	
		1872	139,853 [9]		43,824	8.020,489					132,53		180,36	130,21	730,64 [10]	65,6	
17	Рязанско-Козловская	1870	178,100		89,316	34.145,947	5.599,058	—	40.012,421	14,010	150,80	—	160,02	149,53	149,56	75,5	17
		1871	194,203	—	85,178	43.469,584	2.008,954	—	45.757,929	14,166	191,20	—	197,86	231,90	231,70	79,2	
		1872	213,936	—	127,710	48 949,915	—	—	49.278,586	17,303	150,48	—	173,70	155,71	155,74	78,5	
18	Лодзинская фабричная	1870	34,294	—	88,046	4.285,571	—	—	4.406,911	8,989	26,00	—	25,48		25,48	98,0	18
		1871	36,046	—	108,971	6.526,442	—	—	6.671,459	90,154 [11]	26,00	—	26,00		26,00	100,0	
		1872	37,438	—	110,727	7.263,374	—	—	7.417,539	100,237 [11]	26,00	—	26,00		26,00	100,0	
19	Ряжско-Моршанская	1870	39,186	—	5,433	7.360,995	—	—	7.405,614	11,571	84,06	—	73,90	89,13	89,60	71,8	19
		1871	40,076		8,260	8.585,180	—	—	8.633,516	13490	79,03	—	71,00	87,06	87,02	71,3	
		1872	40,227		6,489	7.672,107								89,02			
20	Кіево-Брестская	1870	91,168	—	114,665	1.723,968	240,415	4,580	2.174,796	1,446	144,00		122,00	163,53	161,06	59,7	20
		1871	320,797	—	293,021	11.647,830	1.564,507	171,000	14.197,755	2,960	149,00		140,00	145,00	146,00	52,0	
		1872	273,290	—	156,391	13.307,983	10.107,669	530,840	24.376.173	4,970	123,00		116,00	164,00	163,00	59,0	
21	Козлово-Воронежская	1870	104,701		33,202	11.920,948	—	—	12.158,851	14,850	90,00		75,00	83,34	83,34	49,6	21
		1871	151,097		45,305	15.410,145	44,696		15.651,223	19,189	93,23		54,69	89,07	88,76	52,8	
		1872	152,658		88,829	16.544,754					110,37		73,99	93,80	93,84	55,8	
22	Курско-Кіевская	1870	207,843	—	—	9.982,115	—	—	10.189,958	5,089	227,85		282,78	276,50	277,11	63,1	22
		1871	160,992		95,506	12.538,853					271,35		279,11	295,39	294,88	67,1	
		1872	159,058		97,127	15.475,422					269,10		287,97	270,22	270,32	61,5	
23	Орловско-Грязская	1870	62,322		9,932	11.896,443	—	—	11,968,697	8,416	220,15		35,00	161,62	161,27	56,8	23
		1871	106,922		24,164	18,042,852					106,84		126,53	160,50	160,14	56,6	
		1872	94,501		37,033	17.044,528					112,39		151,44	162,06	161,92	57,2	

ПРИМѢЧАНІЯ.

[7]) Вся перевозка съ 1 Августа по 31 Декабря 1871 года.

[8]) Подвижной составъ желѣзныхъ дорогъ.

[9]) Въ багажъ включенъ и воинскій грузъ; перевозка птицъ включена въ товары большой скорости за оба года.

[10]) Какъ для этой, такъ и для другихъ дорогъ, въ отчетахъ коихъ перевозки служебныхъ и строительныхъ грузовъ не показаны, ст. 95 не вычислена, цифры статей 101 и 102 показываютъ выводы изъ итоговъ ст. 97, 99 и 100.

[11]) На Лодьзской дорогѣ около 7/8 груза перевозилось вагонами чужихъ дорогъ.

В. Багажные и товарные вагоны.

1	2		89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100	101	102		
			Вѣсъ перевезенныхъ грузовъ въ пудахъ.								Среднiй пробѣгъ пуда груза.							
№№ по порядку.	НАЗВАНIЯ ДОРОГЪ.		Багажъ.	Почтовыя перевозки.	ТОВАРЫ. Большой скорости.	ТОВАРЫ. Малой скорости.	Служебныя перевозки.	Строитель-ныя перевозки.	ВООБЩЕ.	Среднiй на каждую ось.	Багажъ.	Почтовый грузъ.	Большой скорости.	Малой скорости.	ВООБЩЕ.	Отношенiе къ длинѣ дороги.	№№ по порядку.	ПРИМѢЧАНIЯ.
											ВЕРСТЫ.							
24	Орловско-Витебская	1870	74,932 [12])	—	41,668	32.192,117 [13])	1.201,648		33.516,365	7,860	229,13		264,26	311,48	311,23	63,8	24	[12]) Въ томъ числѣ воинскаго багажа 44 пуда.
		1871	85,715	—	50,554	43.502,309	3.374,543		47.013,121	9,368	196,39		246,36	284,04	283,82	58,9		[13]) Въ томъ числѣ воинской клади 6,941 пудъ.
		1872	83,952	—	66,293	35.816,774	3.926,241		39.893,266	9,347	184,58		233,75	239,34	239,19	49,0		
25	Шуйско-Ивановская	1870	32,072		15,816	4.542,810	27,007	982,443	5.600,148	16,326	64,02		65,18	80,38	80,22	95,5	25	
		1871	48,837		20,818	10.511,320	—	—	10.580,975	14,454	62,07		67,12	60,73	60,78	35,5		
		1872	53,611		23,798	10.801,871	—	—	10.870,280	14,801	61,94		67,01	56,22	56,27	32,9		
26	Риго-Митавская	1870	60,774		28,118	2.491,441	47,671		2.628,004	16,633	38,46		37,49	38,15	38,15	97,3	26	
		1871	60,798		30,891	2.158,157	64,586		2.314,432	13,859	38,01		37,58	37,95	37,84	97,1		
		1872	32,276		56,079	2.449,299	44,630		2.581,684	16,383	38,08		37,45	38,60	38,59	98,9		
27	Курско-Харьково-Азовская	1870	468,508		158,784	19.062,432	5.015,927		24.705,651	6,280	230,51		225,00		270,56	35,4	27	
		1871																
		1872	472,765	878,400	136,428	26.469,512	1.628,400	—	29.585,505	4,741	211,00		229,00	273,00	265,75	34,8		
28	Грязе-Царицынская	1870	38,908		20,794	4.218,714	—	2.834,283	7.112,699	6,007	140,85		146,19	160,39	160,74	30,7	28	
		1871	73,254		36,278	8.956,181	—	1.635,794	10.701,507	3,152	140,00		314,00	156,47	156,69	25,1		
		1872	78,025		80,749	13.680,639	3.649,228		17.488,641	4,967	172,44		395,35	289,01	255,89	40,9		
29	Козлово-Тамбовская	1870	42,576	—	15,120	3.564,834	—	—	3.622,530	12,491							29	
		1871	72,345	—	26,745	6.846,922	—	—	6.946,012	23,952				66,88				
		1872	71,006	—	33,976	12.859,460	—	—	12.964,442	26,676				67,46				
30	Рыбинско-Бологовская	1870	44,427	551	16,632	4.162,982	177,891	—	4 402,483	1,392	167,62	280,00		222,81	221,73	79,2	30	
		1871	79,835	4,348	28,661	17.397,399	2.147,331		19,657,574	6,230	203,43	280,00	113,17	256,09	255,62	91,3		
		1872	77,675	4,973	33,400	17.078,834	3.596,681		20 791,563	4,116	210,76	280,00	114,18	257,15	256,67	91,6		
31	Балтiйская	1870	9,816	—	6,257	851,395	139,536	—	1.007,004	681	122,34		157,15	251,64	249,49	64,0	31	
		1871	99,983		30,385	8.419,727					143,89		214,43		213,53	55,0		
		1872	95,138 [14])		47,897 [14])	8.548,427	1.562,370		10.253,832					170,74				[14]) Въ число багажа и товаровъ большой скорости включена и воинская кладь.
32	Харьково-Николаевская	1870	19,572		3,768	643,727	901,473	2.001,586	3.570,126	2,721	88,99		102,78	85,77	85,41	79,1	32	
		1871	123,424		131,641	2.715,093	2.091,905	2.257,151	7.319,214	4,404	117,32		132,35	327,11*	185,70	51,5		
		1872	182,620		197,267	13.981,481					152,20		150,18	143,48	143,68	37,7		

В. Багажные и товарные вагоны.

1	2		89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100	101	102		
№№ по порядку.	НАЗВАНІЯ ДОРОГЪ.		Вѣсъ перевезенныхъ грузовъ въ пудахъ.								Средній пробѣгъ пуда груза.						№№ по порядку.	ПРИМѢЧАНІЯ.
			Багажъ.	Почтовыя перевозки.	ТОВАРЫ. Большой скорости.	Малой скорости.	Служебныя перевозки.	Строительныя перевозки.	ВООБЩЕ.	Средній на каждую ось.	Багажъ. (ВЕРСТЫ.)	Почтовый грузъ.	Большой скорости.	Малой скорости.	ВООБЩЕ.	Отношеніе къ длинѣ дороги.		
33	Тамбово-Саратовская	1870	38,908		8,042	712,485	4.196,544	2.015,573	9.849,896	11,430	72,94	—	79,77	43,97	43,96	79,0	33	
		1871	87,077		22,033	7.610,861	40.546,452	—	48.260,423	26,200	183,00	—	190,00	166,00	179,00	50,5		
		1872	114,836		37,083	16.100,016	18.614,814	—	34.960,649	19,107	247,40	—	341,00	180,39	94,00	26,5		
34	Московско-Брестская	1870	21,018		4,568	1.172,535	265,553		1.463,674	734	181,00	—	306,00	186,00	178,00	43,6	34	
		1871	125,696 [15])		—	1.529,858						205,91		184,00	186,63	18,2		[15]) Багажъ и товары большой скорости показаны общею цифрою.
		1872	174,854		83,518	28.834,939	1.681,794		36.795,105	7,746	230,08	—	356,24	193,60	196,89	19,4		
35	Новоторжская	1870	9,120		2,749	796,226	—	—	808,095	5,316	33,00		33,00	32,94	32,95	99,8	35	
		1871																
		1872	14,037		6,689	2.390,240								32,25				
36	Ряжско-Вяземская	1870	650		67	70,608	—	—	71,326	221	43,66		44,00	43,97	43,96	99,9	36	
		1871	10,248		1,727	3.687,647	—	1.721,085	5.420,707	16,782	43,19		44,00	38,58	40,30	91,0		
		1872	13,520		3,191	4.703,484	—	—	4.720,195	14,613	43,00		44,00	44,00	43,62	99,1		
37	Поти-Тифлисская	1871	17,357	—	13,441	259,326	872,965	—	1.163,059	1,321	75,67	—	75,67	82,31	71,04	60,1	37	
		1872							1.624.200									
38	Либавская	1871	10,014		3,005	367,649	53,250	—	433,918	243	147,00	—	117,00	160,00	144,00	49,0	38	
		1872	44,772		8,456													
39	Новгородская (узкоколейная).	1871	17,641	2,740	9,215	596,507	27,769	11,000	664,874	2,308	66,00	61,00	68,00	57,00	58,00	85,3	39	
		1872	28,807	4,574	23,915	944,483	14 962		1.016,741	3,605	67,61	69,01	68,33	66,46	67,51	99,3		
40	Ярославо-Вологодская (узкоколейная).	1872	28,833		5,218	663,981						106,36[16])		148,60	146,54	76,7	40	[16]) Ст. 99 вычислена общею цифрою для багажа и товаровъ большой скорости, за неимѣніемъ данныхъ для раздѣла ихъ.

1	2		103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114		
№№ по порядку.	НАЗВАНІЯ ДОРОГЪ.		Перевозки								Вѣсъ грузовъ (въ пудахъ).		Среднее разстояніе перевозки одного пуда.		№№ по порядку.	ПРИМѢЧАНІЯ.
			Экипажей.		Лошадей.		Собакъ.		Прочаго скота.							
			Число.	Вѣсъ. (въ пудахъ).	Число.	Вѣсъ. (въ пудахъ).	Число.	Вѣсъ. (въ пудахъ).	Число.	Вѣсъ. (въ пудахъ).	Вообще.	На каждую ось.	Число верстъ.	Въ % длины дороги.		
	А. Правительственныя желѣзныя дороги:															
1	Финляндская	1870													1	
		1871														
		1872	1,660		2,156		3,237		10,475							
2	Тересполе-Брестская	1870													2	
		1871														
		1872														
3	Ливенская узкоколейная	1871	3	47*	—	—	20	9*	29	205	2.634,740	4,952	54,36	95,3	3	
		1872	13	195*	54	1,404	30	15*	443	3,544	3.996,621	7,512	55,30	97,0		
	Б. Частныя желѣзныя дороги:															
1	Царскосельская	1870	842	12,630	1,574	29,204	1,683	3,366	103	1,030	1.360,864	16,390	23,85	93,0	1	
		1871	1,010	21,170			3,660	18,240			1.360,565 [1])					
		1872	809	16,983			3,757	12,390			1.070,000 [2])					
2	Петергофская	1871	269		—	—	2,524		1,527		2.417,714	9,631	30,13	57,9	2	
		1872	358		—	—	2,484		2,502							
3	С.-Петербурго-Варшавская	1870	1,482	74,100			4,612	13,836	34,033	102,099	59.374,465	4,928	251,00	20,8	3	
		1871	1,803				5,131		45,313							
		1872														
4	Московско-Нижегородская	1870	803	40,150	1,170	23,400	1,766	5,298	9,213	175,743	54.710,991	12,854	200,67	48,9	4	
		1871	709	35,450	424	8,480	1,643	4,929	9,815	187,936	61.830,014	13,922	204,05	49,8		
		1872	806	70,300	563	10,720	1,793	5,379	8,724	162,960	66.659,599	13,931	197,80	48,0		
5	Николаевская	1870	775	38,800	5,202	104,000	4,046	12,138	63,858	957,870	86.750,046	5,622			5	
		1871	266		6,787		3,758	11,274	89,640							
		1872														

[1]) Въ этой суммѣ показано также 48,889 пуд. перевезенной мебели.

[2]) Въ этой суммѣ показано также 42,200 пуд. перевезенной мебели.

В. Багажные и товарные вагоны.

1	3		103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	115	114		
№№ по порядку.	Названія дорогъ.		Перевозка. Экипажей. Число.	Перевозка. Экипажей. Вѣсъ. (въ пудахъ).	Перевозка. Лошадей. Число.	Перевозка. Лошадей. Вѣсъ. (въ пудахъ).	Перевозка. Собакъ. Число.	Перевозка. Собакъ. Вѣсъ. (въ пудахъ).	Перевозка. Прочаго скота. Число.	Перевозка. Прочаго скота. Вѣсъ. (въ пудахъ).	Вѣсъ грузовъ (въ пудахъ). Вообще.	Вѣсъ грузовъ (въ пудахъ). На каждую ось.	Среднее разстояніе перевозки одного пуда. Число верстъ.	Среднее разстояніе перевозки одного пуда. Въ % длины дороги.	№№ по порядку.	Примѣчанія.
6	Варшаво-Вѣнская[3]	1870	435		3,664		1,828		46,055						6	[3]) Въ ст. 103, 105, 107 и 109 показаны грузы частные и воинской клади.
		1871	445		2,371		1,857		37,612							
		1872	447		3,474		1,755		84,031							
7	Варшаво-Бробмергская	1870	169		1,344		570		47,598						7	
		1871	185		1,158		633		31,610							
		1872	198		2,151		583		58,275							
8	Риго-Динабургская	1870	59	1,410	361	7,220	922	922	2,568	32,581	29.533,323	12,588	163,81	80,2	8	
		1871	451	10,730	649	12‘980	850	850	2,903	38,767	38.498,676	16,494	165,90	81,3		
		1872	235	6,430	725	14,600	1,057	1,057	2,632	33,774	27.385,791	9,958	133,30	62,2		
9	Волго-Донская	1870	151		—	—	—	—	88 [4])				72,85	99,7	9	[4]) Въ этой графѣ показаны всѣ животныя вообще.
		1871	9	450	—	—	30	60	—	—	14.347,410		73,00	100,0		
		1872	21	1,050	—	—	32	64	—	—	13.981,626		62,09	85,0		
10	Московско-Ярославская	1870	153		677		1,867		419		23.369,878*	14,515*	91,44	35,0	10	
		1871	251		333		1,938		734							
		1872	209		371		1,991		1,020							
11	Московско-Рязанская	1870	639	31,950			1,695	1,695	43,871	637,537	65.671,182		178,65	85,8	11	[5]) Въ томъ числѣ и лошади.
		1871	587		37		1,460		94,741 [5])		58.968,145					
		1872					1,625		301		67.838,071					
12	Воронежско-Ростовская	1870	485		—	—	—	—	—	—	13.016,698*	24,747*	61,70*	78,9*	12	
		1871	255		37		85		184							
		1872	302	15,100			361	361	9,559	190,772	20.592,203		171,05	27,9		
13	Одесская	1870	307	15,350	484	9,680	381	381	3,727	45,776	25.540,171	5,992 [6])	243,00	38,0 [6])	13	[6]) Отнесено въ общей длинѣ дороги въ 640 верстъ,—движеніе 210 дней.
		1871									64.391,090 [7])					[7]) Сюда включенъ вѣсъ перевезенныхъ экипажей, лошадей, собакъ и пр. скота—183,424 пуда.
		1872									62.222,293 [8])	—	—	—		[8]) Тоже—534,848 пудовъ.
14	Динабурго-Витебская	1870	212	4,630	927	18,200	456	456	6,594	96,443	21.421,227	10,215	220,10	90,6	14	[9]) Въ число экипажей включены: 165 паровозовъ и 1880 вагоновъ, вѣсъ коихъ не показанъ.
		1871	2,271 [9])		1,169	23,380	387	387	5,825							
		1872	128		1,065		161		6,076							

1	2		103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114		
№№ по порядку.	Названія дорогъ.		Перевозка. Экипажей.		Лошадей.		Собакъ.		Прочаго скота.		Вѣсъ грузовъ (въ пудахъ).		Среднее разстояніе перевозки одного пуда.		№№ по порядку.	Примѣчанія.
			Число.	Вѣсъ. (въ пудахъ).	Число.	Вѣсъ. (въ пудахъ).	Число.	Вѣсъ. (въ пудахъ).	Число.	Вѣсъ. (въ пудахъ).	Вообще.	На каждую версту.	Число верстъ.	Въ % длины дороги.		
15	Московско-Курская	1870	1,362	68,100	2,071	62,130	2,511	2,511	11,708	351,240	39.483,941	4,882	253,00	50,4	15	[10]) Все движеніе съ 1 Августа по 31 Декабря 1871 г.
		[10]) 1871	466		1,041		1,166		722 [11])							[11]) Сверхъ того, скота повагонно 2,512 шт., гробовъ съ покойниками 52.
		1872	1,370		2,450		2,889		2,685 [12])		53.463,910*					[12]) Сверхъ того, скота повагонно 711 шт., гробовъ съ покойниками 22.
16	Варшаво-Тереспольская	1870	235		689		761		62,837	9,004 [13])	8.508,117	11,528	123,76	62,3	16	[13]) Домашнія птицы.
		1871	690 [14])		702		787		64,450							[14]) Въ число экипажей включены: за 1871 годъ—17 паровозовъ, 339 вагоновъ; за 1872 г.—62 паровоза, 535 вагоновъ и платформъ и 10 воинскихъ повозокъ.
		1872	811 [14])		890		952		81,776							
17	Рязанско-Козловская	1870	546		3,180		977		29,965		40.012,321*	14,050	142,61	71,9	17	
		1871	521		5,926		811		69,839		45.757,929*	16,067	156,98	79,8		
		1872	656		4,708		1,046		112,899		49.278,588*	17,303*	155,74	78,5		
18	Лодзинская фабричная	1870	36				1,838шт.				4.406,911*				18	
		1871	34	1,400	3,834 [15])	49,842 [15])	98	98	—	—	6.722,799	90,848	26,00	100,0		[15]) Въ ст. 105 и 106 включенъ также и прочій скотъ.
		1872	53	2,385	15,564 [15])	233,460 [15])	83	83	—	—	7.653,467	103,425	26,00	100,0		
19	Ряжско-Моршанская	1870	23		499		161		3,116		7.405,614*	11,571*	86,53	69,7	19	
		1871	67		249		138		4,546		8.633,516*	13,490*	87,06	71,3		
		1872	104		285				3,139							
20	Кіево-Брестская	1870	88		52 [16])		185		30		2.174,796*				20	[16]) Въ этой цифрѣ заключается и крупный скотъ, перевозимый поштучно.
		1871	1,284	29,555	306	3,978	730	639	675	10.190	14.242,117	2,947	136,30	49,0		
		1872	434	9,982	69	794	661	582	1,168	23,568	24.411,100	4,335	104,03	37,4		
21	Козлово-Воронежская	1870	1,421	71,050	1,505	30,100	500	500	10,508	168,128	12.328,629	14,850	83,00	49,4	21	
		1871	1,358 [17])	67,660	—	—	570	570	24,666 [17])	478,659	16.198,112	19,850	86,20	57,3		[17]) Въ число экипажей включены и гробы съ покойниками; лошади показаны въ общей цифрѣ скота за 1871 и 1872 года.
		1872	536 [17])	26,590	—	—	374	374	45,343 [17])	853,803	17.666,998	21,650	89,40	53,2		
22	Курско-Кіевская	1870	532		1,295		840		1,015		10.189,958*	5,106	278,07	63,3	22	[18]) Въ томъ числѣ гробы и подвижной составъ желѣзныхъ дорогъ; лошади включены въ общую цыфру скота за 1871 и 1872 года. *Это относится ко всѣмъ дорогамъ, противъ цифръ коихъ стоитъ примѣчаніе, помѣченное знакомъ [18]).*
		1871	2,400 [18])	867,700	—	—	833	2,499	1,470 [18])	28,309						
		1872	929 [18])	189,900	—	—	900	2,700	5,672 [18])	103,614						
23	Орловско-Грязская	1870	861	145,350	184	3,680	199	199	253	2,612	12.180,538	8,283	162,44	58,2	23	
		1871	343 [18])	387,360	—	—	279	279	550 [18])	9,895						
		1872	561 [18])	121,200	—	—	266	266	1,382 [18])	17,287						

№№ по порядку.	Названія дорогъ.		Перевозка. Экипажей. Число.	Экипажей. Вѣсъ (въ пудахъ).	Лошадей. Число.	Лошадей. Вѣсъ (въ пудахъ).	Собакъ. Число.	Собакъ. Вѣсъ (въ пудахъ).	Прочаго скота. Число.	Прочаго скота. Вѣсъ (въ пудахъ).	Вѣсъ грузовъ (въ пудахъ). Вообще.	Вѣсъ грузовъ. На каждую ось.	Среднее разстояніе перевозки одного пуда. Число верстъ.	Среднее разстояніе. Въ % длины дороги.	№№ по порядку.	Примѣчанія.
1	2		103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114		
24	Орловско-Витебская	1870	347 [19])	17,200	661	13,220	567	1,701	3,062	52,366	33.600,852	7,895	299,26	61,3	24	[19]) Въ томъ числѣ, воинскихъ экипажей и орудій 177 штукъ.
		1871	201	10,060	501	10,020	605	1,815	2,893	55,123	47.090,129	9,384	283,73	58,1		
		1872	219	10,950	1,052	21,040	660	1,980	3,268	66,360	39.992,590	9,370	239,11	48,9		
25	Шуйско-Ивановская	1870	189		132		170		121		5.600,148*	16,471	65,76	78,2	25	
		1871	316	15,800	185	4,625	255	255	48	144	10.602,799	14,468	69,14	46,4		
		1872	149	7,450	177	4,425	281	281	138	414	10.891,850	14,819	62,11	36,3		
26	Риго-Митавская	1870	89	2,060	202	4,040	642	642	776	8,512	2.643,258	16,729	38,10	97,7	26	
		1871	225	5,000	366	7,320	649	649	1,119	10,247	2.337,648	13,998	37,91	97,1		
		1872	129	3,140	242	4,840	616	616	891	8,068	2.598,348	16,445	38,56	98,8		
27	Курско-Харьково-Азовская	1870	951	47,550	2,272	45,440	1,317	1,317	1,669	28,418	24.828,376	6,311	225,00	29,4	27	
		1871														
		1872	577	28,850	1,126	—	1,014	1,014	4,238	44,887 [20])	29,660,259	6,515	157,10	25,0		[20]) Въ томъ числѣ вѣсъ 1126 лошадей.
28	Грязе-Царицынская	1870	65	3,250	589	11,780	139	417	1,785	53,550	7.181,696	6,086	163,44	82,1	28	
		1871	70 [18])	3,500	377	7,540	203	609	4,882	92,098	10.805,254	3,183	157,10	25,0		
		1872	388	133,150*	268	5,360	199	597	20,450	394,210	18.021,958	5,118	255,64	40,9		
29	Козлово-Тамбовская	1870	101		515		211		594		3.622,530*	12,491*			29	
		1871	187		2,685		381		7,209							
		1872	239		1,126		323		18,101							
30	Рыбинско-Бологовская	1870	52	2,600	55	1,100	200		563	9,730	4.415,913	1,379	216,76	77,4	30	
		1871	92	4,360	242	4,840	280		1,629	26,760	19.693,820	6,242	238,31	85,1		
		1872		3,140 [21])						57,128 [21])	20.851,831	4,128	237,85	84,9		[21]) Экипажи, лошади, скотъ и воинскія тяжести въ отчетѣ поштучно не показаны, а показанъ только общій вѣсъ тяжестей и скота.
31	Балтійская	1870	25	500	24	192	138	138	163	652	1.008,486	521	239,30	61,3	31	
		1871	406 [22])		426		938		7,832							[22]) Въ число экипажей включены воинскія тяжести и гробы съ покойниками.
		1872	319		481 [23])		1,095		11,621							[23]) Въ томъ числѣ 1 слонъ и 109 лошадей войсковыхъ.
32	Харьково-Николаевская	1870	40	2,000	52	1,040	—	—	10	100	3.573,266	2,723	101,07	90,2	32	
		1871	343	17,150	660	11,880	107	321	630	9,300	7.357,865	4,427	125,06	51,2		
		1872	552 [24])				813		1,198 [24])							[24]) Въ число экипажей включены гробы и подвижной составъ желѣзныхъ дорогъ; лошади показаны общею суммою съ прочимъ скотомъ.

В. Багажные и товарные вагоны.

1	3		103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114		
№№ по порядку.	НАЗВАНІЯ ДОРОГЪ.		ПЕРЕВОЗКА.								Вѣсъ грузовъ (въ пудахъ).		Среднее разстояніе перевозки одного пуда.		№№ по порядку.	ПРИМѢЧАНІЯ.
			Экипажей.		Лошадей.		Собакъ.		Прочаго скота.							
			Число.	Вѣсъ. (въ пудахъ).	Число.	Вѣсъ. (въ пудахъ).	Число.	Вѣсъ. (въ пудахъ).	Число.	Вѣсъ. (въ пудахъ).	ВООБЩЕ.	На каждую ось.	Число верстъ.	Въ % длины дороги.		
33	Тамбово-Саратовская	1870	71				89		172		6.949,396	11,430			33	
		1871	299		2,087		628		388							
		1872	336	16,900	3,735	75,275	1,957	5,871	—	—	35.064,605	19,161	96,30	27,2		
34	Московско-Брестская	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	1.463,674	734	178,00	43,6	34	
		1871	366	18,330	114	2,280	1,328	4,146	1,456	26,318	5.706,628	4,555	181,44	18,2		
		1872	372	18,600	1,103	22,060	1,546	4,638	4,893	45,075	36.885,478	7,729	217,33	21,2		
35	Новоторжская	1870	17	850	18	360	72	216	—	—	809,521	5,397	32,95	99,8	35	
		1871														
		1872														
36	Ряжско-Вяземская	1870	—	—	—	—	5		—	—	71,325	221	43,96	99,9	36	
		1871	28	1,400	21	420	46	138	539	10,627	5.433,292	16,821	70,30	91,0		
		1872	29	1,450	45	900	75	225	280	5,600	4.728,370					
37	Поти-Тифлисская	1871	30	1,500	—	—	200	600	88	1,012	1.166,171	1,325	71,00	60,1	37	
		1872														
38	Либавская	1871	10	300	7	105	112	112	13	260	434,695	149	140,42	47,7	38	
		1872	20				380				3,106,713					
39	Новгородская (узкоколейная).	1871	41	2,050	44	880	70	210	4,985	15,975	683,989	2,375	57,00	83,8	39	
		1872	88	4,400	158	3,160	139	417	28,492	239,424	1,264,142	4,482	66,68	98,0		
40	Ярославо-Вологодская (узкоколейная).	1872	34		—	—	176		66 [25])						40	[25]) Лошади и прочій скотъ показаны въ отчетѣ общею цифрою.

В. Багажные и товарные вагоны.

1	2		115	116	117	118	119	120	121	122	123	124		
			Число пудоверстъ					грузовъ.						
					Товары.			На версту дороги.						
										Перевозки				
№№ по порядку.	Названія дорогъ.		Багажъ.	Почтовыя перевозки.	Большой скорости.	Малой скорости.	Вообще.	Багажъ.	Почтовыя перевозки.	Большой скорости.	Малой скорости.	Вообще.	№№ по порядку.	Примѣчанія.
	А. Правительственныя желѣзныя дороги:													
1	Финляндская	1870											1	
		1871			1.024.536,232					2.336,977				
		1872			1.607.043,489					3.646,386				
2	Тересполе-Брестская	1870											2	
		1871												
		1872												
3	Ливенская узкоколейная	1871	516,516	—	—	141.424,093	141.940,609	9,061	—	—	2.481,124	2.490,186	3	
		1872	717,439	—	—	219.025,914	214.443,413	12,587	—	—	3.842,561	3.855,146		
	Б. Частныя желѣзныя дороги:													
1	Царскосельская	1870	7.839,075	—	23,566,775		31.405,850	313,163	—	942,671		1.255,834	1	
		1871												
		1872												
2	Петергофская	1871	4.264,283	—	68.578,446		72.842,727	82,006		1.318,874		1.400,821	2	
		1872	5.577,691	—	67.478,376		73.056,067	107,128		1,297,661		1.404,924		
3	С.-Петербурго-Варшавская	1870	111.264,010	448.220,000	207.462,422	12.312.163,034	13.079.109,466	92,182	371,350	171,882	10.200,632	10.836,047	3	[1]) Кромѣ почтовой перевозки.
		1871	113.016,385		231.249,812	11.102.550,192	11.446.816,389 [1])	93,634		191,590	9.168,467	9.483,691 [1])		
		1872			203.815,948	10.279.244,535				169,690	8.516,358			
4	Московско-Нижегородская	1870	50.887,359	91.585,800	66.213,673	9.886.161,745	10.094.848,577	124,117	223,380	161,497	24.112,589	24.621,583	4	
		1871	52.426,568	91.585,800	55.662,745	12.368.583,494	12.568.258,607	127,870	223,380	135,762	30.167,276	30.654,289		
		1872	52.138,386	91.877,720	60.729,612	12.255.754,335	12.460.500,053	127,166	224,092	148,121	29.892,083	30.391,463		
5	Николаевская	1870	219.773,355	16,183,576	158,172,289	30.406.503,427	30.800.633,257	363,863	26,797	261,876	50.341,893	51.325,552	5	
		1871	122.921.013	19,181,832	167.305,408	32.802.240,966	33.111.549,219	203,511	31,759	276,995	54.308,346	54.820,445		
		1872			134.583,773	29.562.727,755				222,824	48.944,913			

В. Багажные и товарные вагоны.

1	2		115	116	117	118	119	120	121	122	123	124		
			Число пудоверстъ					грузовъ.						
					Товары.			На версту дороги.						
										Перевозки				
№№ по порядку.	Названія дорогъ.		Багажъ.	Почтовыя перевозки.	Большой скорости.	Малой скорости.	Вообще.	Багажъ.	Почтовыя перевозки.	Большой скорости.	Малой скорости.	Вообще.	№№ по порядку.	Примѣчанія.
6	Варшаво-Вѣнская	1870			7.182.269,001					22,099,283			6	
	[3])	1871			8.715.368,214					26,816,517				
		1872			33.807.210	8.367.280,955	8.401.108,165 [2])			104,083	25,745,479			[2]) Кромѣ багажа и почтовой перевозки.
7	Варшаво-Бромбергская	1870			1.413.109,992					10.239,927			7	
		1871			1.502.312,224					10.886,320				
		1872			7.909,150	1.156.804,267	1.164.713,417 [2])			57,312	8.382,630			
8	Риго-Динабургская	1870	14.900,238		10.977,152	4.580.926,844	4.606.804,284	73,040		53,809	22.455,523	22.482,372	8	
		1871	17.525,630		9.864,075	6.026.449,601	6.053.837,276	85,900		48,353	29.541,419	29.675,672		
		1872	14.850,691		9.320.427	3.239.107,112	3.263.878,230	69,396		43,553	15.138,818	15.251,767		
9	Волго-Донская	1870	2,431,914		987,179	972.952,509	976.371,602	33,314		13,523	13.328,117	13.374,954	9	
		1871	2.271,387		1.356,413	1.005.067,762	1.008.695,562	31,114		18,581	13.768,051	13.817,747		
		1872	1.313,470		672,542	977.597,315	979.538,327	17,992		9,213	13.391,744	13.418,949		
10	Московско-Ярославская	1870	16.168,335		12.059,530	2.108.819,937	2.137.047,802	61,947		46,205	8.079,769	8.178,922	10	
		1871	19.233,972		12.906,148	2.694.017,624	2.726.157,744	73,693		49,488	10.321,907	10.745,048		
		1872	25.737,328		10.117,788	2.954.707,488	2.790.562,604	94,972		37,335	10.902,979	11.035,286		
11	Московско-Рязанская	1870	49.583,060	135,050	17.797,477	7.065.526,624	7.132.907,161	268,016		90,202	38.192,034	38.556,252	11	
		1871	58.375,121	135,420	17.937,398	8.421.228,780	8.497.866,349	297,832	689	91,517	42.965,452	43.356,460		
		1872	59.547,436			9.705.580,318	9.765.263,174 [3])	303,813	690		49.518,266	49.822,776 [3])		[3]) Кромѣ товаровъ большой скорости.
12	Воронежско-Ростовская	1870	3.909,431		799.163,118		803.072,549	50,018	—	1.230,337		1.280,345	12	
		1871	4.090,502		233,166	1.059.237,528	1.055.561,196	20,150		1,148	5.208,066	5.268,774		
		1872	24.594,292		10.691,955	3.437.158,107	3.472.444,354	40,186		18,478	5.616,271	5.668,480		
13	Одесская	1870	30.774,853	4.665,372	8.630,096	5.697.957,842	5.742.028,263	83,627	12,667	23,451	15.483,581	15.603,326	13	
		1871	118.041,603		153.336,879	14.583.585,636	14.794.964,118	135,531		173,458	16.429,395	16.736,384		
		1872	107.937,513		163.570,500	14.110.974,000	14.202.751,309	112,669		170,741	14.729,586	14.825,419		
14	Динабурго-Витебская	1870	18 599,202		8.544,708	4.509.866,832	4.537.010,742	71,540		35,163	18.559,122	18.670,826	14	
		1871	20.203,345		11.216,304	6.367.930,606	6 379.350,255	82,801		45,968	26.098,076	26.226,845		
		1872			6.379.146,910					26,251,633				

В. Багажные и товарные вагоны.

№№ по порядку.	Названія дорогъ.		Число пудоверстъ грузовъ: Багажъ.	Почтовыя перевозки.	Товары: Большой скорости.	Товары: Малой скорости.	Вообще.	На версту дороги: Багажъ.	Почтовыя перевозки.	Перевозки: Большой скорости.	Перевозки: Малой скорости.	Вообще.	№№ по порядку.	Примѣчанія.
1	2		115	116	117	118	119	120	121	122	123	124		
15	Московско-Курская	1870	114.060,670	41.575,800	22.715,519	9.220.039,504	9.397.041,493	226,760	82,655	45,160	1.033,139	1.078,299	15	
		1871												
		1872												
16	Варшаво-Тереспольская	1870	11.148,988		2.106,348	1.038.013,142	1.051.268,478	56,166		10,611	5.229,285	5.296,062	16	
		1871	14.717,688		4.321,231	1.503.395,165	1.522.434,884	73,988		21,714	7.554.749	7.650,422		
		1872	19.512,900		7.904,335	1.044.393,398	1.071.810,634	98,054		39,720	5.247,705	5.385,983		
17	Рязанско-Козловская	1870	26.858,230		14.291,026	5.105.807,021	5.146.958,277	135,456		72,086	25.750,489	25.958,031	17	
		1871	29.601,015		14.288,652	6.795.403,681	6.839.293,338	149,274		72,056	34.268,299	34.489,629		
		1872	30.241,560		22.184,400	7.622.095,664	7.674.521,624	152,504		111,873	38.437,193	38.701,571		
18	Лодьзская фабричная	1870	891,644		111,424,346		112.316,490	34,294		4,285,471		4.319,865	18	
		1871	937,196		2.833,246	169.687,494	173.457,934	36,046		108,971	6.526,459	6.671,459		
		1872	973,388		2.878,902	189.003,724	192.856,014	37,438		110,727	7.417,539	7.429,532		
19	Ряжско-Моршанская	1870	2.979,874		523,318	656.055,720	659.558,912	24,425		4,220	5.290,772	5.319,417	19	
		1871	3.167,453		586,460	747.628,392	751.382,305	25,963		4,807	6.128,102	6.158,871		
		1872				682.996,595					5.644,600			
20	Кіево-Брестская	1870	13.125,537		14.046,359	283.646,336	310.818,232	47,214		50,526	1.020,311	1.112,051	20	
		1871	48.114,109		41.122,303	1.702.436,009	1.791.673,021	173,074		147,924	6.123,870	6.444,868		
		1872	52.704,019		18.356,377	2.162.752,086	2.223.848,482	189,712		66,030	7.740,115	7.995,557		
21	Козлово-Воронежская	1870	9.428,761		2.494,203	993.460,975	1.005.383,939	56,124		14,846	5.913,458	5.984,428	21	
		1871	14.085,039		2.477,833	1.372.619,912	1.389.182,784	83,833		14,749	8.170,356	8.268,945		
		1872	16.849,672		6.572,561	1.551.898,111	1.575.320,344	100,295		39,122	9.237,488	9.376,906		
22	Курско-Кіевская	1870	44.422,990		19.276,284	2.760.113,998	2.823.719,272	101,251		43,930	6.289,954	6.435,075	22	
		1871	43.685,843		26.656,852	3.702.972,332	3.773.215,034	99,512		60,721	8.434,994	8.592,722		
		1872	42.803,813		27.970,507	4.181.860,827	4.252.635,147	97,503		63,727	9.525,878	9.687,096		
23	Орловско-Грязская	1870	6.077,155		1.448,577	1.222.687,060	1.930.222,792	21,392		5,100	6.796,383	6.722:881	23	
		1871	11.423,895		3.103,016	2.895.224,212	2.910.451,193	40,363		10,904	10,292,948	10.284,279		
		1872	10.621,188		5.608,622	2.762.297,463	2.778.527,273	37,530		19,818	9.760,768	9.818,117		

1	2		115	116	117	118	119	120	121	122	123	124		
			Число пудоверстъ					грузовъ.						
					Товары.			На версту дороги.						
										Перевозки				
№№ по порядку.	Названія дорогъ.		Багажъ.	Почтовыя перевозки.	Большой скорости.	Малой скорости.	Вообще.	Багажъ.	Почтовыя перевозки.	Большой скорости.	Малой скорости.	Вообще.	№№ по порядку.	Примѣчанія.
24	Орловско-Витебская	1870	17.169,569		11.003,038	280 10.027.300,	10.055.473,427	35,183		22,547	20.547,747	20.605,477	24	⁴) Въ ст. 117 и 118 заключаются пудоверсты и общественныхъ грузовъ за 1871 и 1872 года.
		1871	16.835,816		18.732,651 ⁴)	13.308.069,000	13.343.337,467	34,499		37,771	27.270,633	27.342,924		
		1872	15.505,880		17.620,384	9.510.035,170	9.544.165,434	31,774		36,107	19.487,785	19.555,666		
25	Шуйско-Ивановская	1870	2.060,365		1.030,961	365.172,682	368.264,008	24,528		12,227	4.347,293	4.384,095	25	
		1871	3.031,312		1.397,304	638.341,224	642.769,840	17,731		8,171	3.732,931	3.758,833		
		1872	3.320,665		1.594,703	607.152,291	612.067,659	19,419		9,325	3.550,598	3.579,343		
26	Риго-Митавская	1870	2.337,392		1.054,275	95.042,421	98.434,088	59,933		27,033	2.436,985	2.523,951	26	
		1871	1.310,675		1.160,982	81.906,665	85.378,322	59,248		29,769	2.100,171	2.189,188		
		1872	1.229,089		2.099,692	94.801,294	98.130,345	31,515		53,845	2.430,803	2.516,163		
27	Курско-Харьково-Азовская	1870	107.997,543		55.250,437	5.164,075,398	5.327.323,378	141,357		72,322	6.759,261	6.972,936	27	
		1871												
		1872	99,537,580	878,400	148.255,834	8.257.709,704 ⁵)	7.500.081,308	130,285	1,150	194,052	9.499,358	9.824,845		⁵) Вмѣстѣ съ строительными грузами.
28	Грязе-Царицынская	1870	5.480,096		3.040,047	1.134.825,461	1.143.345,604	27,538		15,277	5.702,640	5.745,455	28	
		1871	10.282,331		11.405,528	1.657.312,012	1.678.999,871	16,452		18,243	2.651,700	2.686,400		
		1872	13.455,003		31.924,719	3.953.850,745	3.999.230,567	21,528		51,079	6.326,161	6.398.768		
29	Козлово-Тамбовская	1870			235,098346 (117 и 118 вмѣстѣ)					3.451,328 (122 и 123 вмѣстѣ)			29	
		1871				457.922,642					6.734,156			
		1872				867.485,175					12.757,135			
30	Рыбинско-Бологовская	1870	7.447,117	154,434	1.530,453	927.570,271	936.702,275	26,597	552	5,466	3.312,750	3.345,365	30	
		1871	16.241,265	1.217,440	3.243,557	4.455.402,091	4.476.104,353	58,004	4,348	11,584	15.912,150	15.986,087		
		1872	16.371,490	1.392,440	3.813,667	4.391.915,086	4.413.492,683	58,469	4,973	13,620	15.685,411	11.762,473		
31	Балтійская	1870	1.200,920		983,211	214.241,810	216.425,941	3,087		2,527	550,750	556,365	31	
		1871	14.386,904		1.812,049,212 (117 и 118 вмѣстѣ)		1.826.436,116	37,079		4.670,229 (122 и 123 вмѣстѣ)		4.707,309		
		1872				1.750.753,305					3.773,175			
32	Харьково-Николаевская	1870	1.741,773		387.078	63.619,314	65.748,165	15,515		3,456	568,029	585,787	32	
		1871	14.480,971		17.423,317	888.128,621	920.032,909	59,349		71,407	3.639,871	3.770,627		
		1872	27.795,881		29.626,278	2.006.142,330	2.063.564,489	72,955		77,759	5.265,465	5.416,179		

1	2		115	116	117	118	119	120	121	122	123	124		
			Число пудоверстъ					грузовъ.						
					Товары.			На версту дороги.						
										Перевозки				
№№ по порядку.	Названія дорогъ.		Багажъ.	Почтовыя перевозки.	Большой скорости.	Малой скорости.	Вообще.	Багажъ.	Почтовыя перевозки.	Большой скорости.	Малой скорости.	Вообще.	№№ по порядку.	Примѣчанія.
33	Тамбово-Саратовская	1870	1.258,500		641,549	61.112,467	63.012,516	166,252		5,940	583,449	606,041	33	
		1871	14.837,091		4.186,270	1.268.730,171	1.287.753,532	41,912		11,822	3.583,983	3.637,717		
		1872	28.419,179		12.952,203	2.922.189,571	2.963.560.953	86,280		36,588	8.254,772	8.371.640		
34	Московско-Брестская	1870	3.802,500		1.398,981	219.025,440	224.226,921	9,701		3,562	626,508	639,777	34	
		1871	25.918,218 [6])		—	2.873.941,084	2.921.859,302	25,335		—	2.826,926	2.856,167		[6]) Багажъ и товары большой скорости показаны общею цифрою.
		1872	40.216,420		29.768,620	7.174.743,579	7.244.728,619	39,312		29,099	7.013,434	7.081,846		
35	Новоторжская	1870	300,960		90,717	26.235,195	26.626,872	9,120		2,749	795,006	806,875	35	
		1871												
		1872				77.085,949					2.335,634			
36	Ряжско-Вяземская	1870	28,380		2,948	3.104,354	3.135,682	645		67	71,553	71,265	36	
		1871	442,662		75,526	142.256,487	142.256,487	10,061		1,717	3.233,102	3.244,879		
		1872	585,354		140,404	205.201,172	205.226,930	13,303		3,168	4.063,667	4.797,138		
37	Поти-Тифлисская	1871	1.309,340		1.014,770	21.344,246	23.668,356	11,096		8,600	190,883	200,579	37	
		1872												
38	Либавская	1871	1.479,470		353,155	59.050,602	60.883,227	5,032		1,208	200,852	207,085	38	
		1872												
39	Новгородская (узкоколейная).	1871	1.159,450	189,129	629,252	34.421,398	36.399,229	17,001	2,773	9,226	504,712	534,712	39	
		1872	1.947,662	315,675	1.635,017	63.771,866	67.670,220	28,642	4,624	24,044	937,822	995,150		
40	Ярославо-Вологодская (узкоколейная).	1872	—		3.621,696 [7])	98.672,008	102.293,704	—		18,961	516,607	535,569	40	[7]) Число пудоверстъ багажа и товаровъ въ пассажирскихъ поѣздахъ показано въ отчетѣ общею цифрою.

1	2		125	126	127	128	129	130	131	132	133	134	135	136	137	138	139	140		
№№ по порядку.	НАЗВАНІЯ ДОРОГЪ.		Число пудоверстъ. Экипажи.	Число пудоверстъ. Лошади.	Число пудоверстъ. Собаки.	Число пудоверстъ. Прочій скотъ.	Число пудоверстъ. Служебные грузы.	Число пудоверстъ. Строительные грузы.	Число пудоверстъ. ВООБЩЕ.	Средній общій выводъ. На каждую ось.	Средній общій выводъ. На версту дороги.	Средняя нагрузка на каждую ось вагона. Багажнаго.	Средняя нагрузка на каждую ось вагона. Товарнаго.	Возобновленіе и перемѣна частей вагона. Бандажей.	Возобновленіе и перемѣна частей вагона. Осей.	Возобновленіе и перемѣна частей вагона. Колесъ.	Возобновленіе и перемѣна частей вагона. Число обточенныхъ бандажей.	Средній пробѣгъ колеса до сломки въ верстахъ.	№№ по порядку.	ПРИМѢЧАНІЯ.
	А. Правительственныя желѣзныя дороги.																			
1	Финляндская	1870	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1	
		1871	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...		
		1872	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...		
2	Тересполе-Брестская	1870	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	2	
		1871	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...		
		1872	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...		
3	Ливенская узкоколейная	1871	2,679	—	249	11,685	1.274,010	—	1.288,623	269,227	2.512,793	733	5,083	—	—	—	—	...	3	
		1872	11,115	80,082	855	202,008	1.049,138	—	1.343,198	413,132	3.873,449	996	7,704	—	—	—	213	...		
	Б. Частныя желѣзныя дороги.																			
1	Царскосельская	1870	315,750	730,100	84,150	25,750	1.470,000 (129–130)		2,625,750	410,018	1.361,264	52,194	13,607	18	—	—	94	...	1	
		1871	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...		
		1872	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...		
2	Петергофская	1871	...	...	...	...	...	...	...	...	...	9,631 (134–135)		27	—	—	62	...	2	
		1872	...	...	...	...	...	...	...	...	...	10,009 (134–135)		...	...	...	...	...		
3	С.-Петербурго-Варшавская	1870	24.754,450	—	2.915,760	22.423,977	1.805.195,625	—	1.855.289,812	1.239,574	12.373,156	8,329	4,891	2,454	7	58	3,560	45,737	3	
		1871	364,576	5.355,669 (126–128)			1.508.154,400	—	1.513.874,645	...	...	...	...	...	...	...	...	...		
		1872	...	...	...	...	1.523.724,200	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...		
4	Московско-Нижегородская	1870	10.500,550	8.190,000	927,276	44.627,281	724.116.707	35.681,000	824.042,814	2.579,492	26.631,443	3,364	13,428	1,222	—	—	3,143	—	4	
		1871	8.821,410	3.304,880	856,239	44.665,054	385,809	698.810,559	756.843,981	3.000,478	32.500,250	1,984	14,647	617	1	—	2,365	—		
		1872	10.026,000	3.836,200	873,828	41.248,685	743,983	668.068,300	754.396,696	2.755,591	32.149,767	1,103	14,782	797	—	—	3,596	13,724		
5	Николаевская	1870	18.042,500	57.287,680	3.116,349	453.190,035	2.282.192,600	—	2.813.819,164	2.179,078	56.653,083	11,881	5,594	...	...	...	...	...	5	
		1871	...	...	...	...	1.657.671,900	—	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...		
		1872	...	...	...	...	1.600.118,400	—	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...		

1	2		125	126	127	128	129	130	131	132	133	134	135	136	137	138	139	140		
			Число пудоверстъ.							Средній общій выводъ.		Средняя нагрузка на каждую ось вагона.		Возобновленіе и перемѣна частей вагона.						
№№ по порядку.	НАЗВАНІЯ ДОРОГЪ.		Экипажи.	Лошади.	Собаки.	Прочій скотъ.	Служебные грузы.	Строительные грузы.	ВООБЩЕ.	На каждую ось.	На версту дороги.	Багажнаго.	Товарнаго.	Бандажей.	Осей.	Колесъ.	Число обточенныхъ бандажей.	Средній пробѣгъ колеса до сломки въ верстахъ.	№№ по порядку.	ПРИМѢЧАНІЯ.
		1870										6,043	11,817							
6	Варшаво-Вѣнская	1871										6,940							6	
		1872										5,215	10,568							
		1870										4,234	16,965							
7	Варшаво-Бромбергская	1871										4,931							7	
		1872										5,268								
		1870	121,196	1.136,720	90,067	5.587,701	151.634,368	72.707,874	231.277,920	2.062.268	23.531,529	3,114	12,855	144	376	—	459			
8	Риго-Динабургская	1871	2.077,280	2.311,320	83,104	6.534,510	165.776,942	156.480,589	383.263,745	2.736.577	31 309,318	4,234	16,719	151	756	—	522		8	
		1872	1.201,280	2.646,540	80,955	5.676,363	145.375,341	233.044,602	388.025,081	1.327,864	17.064,968	5,588	10,006	167	870	—	721			
		1870	—	—	—	—	17.585,577	—	17.585,577	1.432,215	13.615,852	3,979	20,045	—	6	350	—			
9	Волго-Донская	1871	32,850	—	4,380	—	23.370,768	—	23.407,998	1.296,612	14.138,404	4,218	18,235						9	
		1872	64,650	—	4,526	—	31.033,342	—	31.102,518	817,670	13.844,395	2,300	12,414							
		1870										3,764		79	—	—	116			
10	Московско-Ярославская	1871										6,906		135	—	—	732		10	
		1872										5,877		178	—	—	1,058			
		1870	2.194,880	—	321,575	109.690,632						7,283	20,169	412	180	340	1,600			[1]) Въ этомъ числѣ заключается и число пудоверстъ лошадей.
11	Московско-Рязанская	1871	5.716,029	—	155,994	320.670,708 [1])	27.852,000	—	354.426,790 [2])	2.915,775	45.162,720	73,502	18,771	336	1,700	214	1,087		11	[2]) Въ томъ числѣ 32,065 пудоверстъ гробовъ съ покойниками.
		1872	3.221,150	—	173,875	451.752,256	18.212,400	—	473.359,681	3.372,405	52.237,846	79,473	22,187							
		1870	28.221 [3])		—	—	—	—				19,713	24,805	14	—	—	21			[3]) Показаны предметоверсты.
12	Воронежско-Ростовская	1871																	12	
		1872	3.407,050		54,597	46.429,792					5.755,450			280	280	—	38			
		[4]) 1870	2.751,600	2.837,100	64,220	24.067,420	454.299,650	96.465,223	580.485,213	1.494,496	17.780,743	5,104	6,036	31	—	—	621			[4]) Въ 210 дней.
13	Одесская	1871		34.222,213			1.335.826,606	—	1.370.048,819	1.941,510	18.286,213	10,705	7,714						13	
		1872		91.777,309			1.517.670,643	—	1.609.447,952	1.823,362	16.505,427									
		1870	1.707,300	3.898,900	79,305	22.707,275	70.885,658		98.649,538	2.286,951	19.076,791	5,554	10,681	222	6	—	657			
14	Динабурго-Витебская	1871	3.174,175	5.158,760	57,957	18.758,396	246.086,586		273.235,174	3.207,974	27.346,662	7,244		363	3	—	982	65,494	14	
		1872										9,073								

№№ по порядку.	Названія дорогъ.		Число пудо-верстъ. Экипажи.	Лошади.	Собаки.	Прочій скотъ.	Служебные грузы.	Строительные грузы.	Вообще.	Средній общій выводъ. На каждую ось.	На версту дороги.	Средняя нагрузка на каждую ось вагона. Багажнаго.	Товарнаго.	Возобновленіе и перемѣна частей вагона. Бандажей.	Осей.	Колесъ.	Число обточенныхъ бандажей.	Средній пробѣгъ колеса до сломки въ верстахъ.	№№ по порядку.
1	2		125	126	127	128	129	130	131	132	133	134	135	136	137	138	139	140	
15	Московско-Курская	1870	23.638,700	16.775,190	500,562	84.138,810	172.896,300	—	297.949,562	1.138,948	19.287,494	8,212	4,848	441	11	67	1,228	71,500	15
		1871	2.149,900	7.695,380	493,265	32.514,990	...	...	...	...	...	14,145	...	280	7	43	780	13,200	
		1872	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	
16	Варшаво-Тереспольская	1870	...	...	...	1,751,180 [5]	...	...	...	...	...	6,571	11,638	6	72	288	236	...	16
		1871	128,285	95,807	71,475	9.855,111	...	...	...	...	...	9,073	...	...	...	...	...	...	
		1872	165,491 [6]	136,477 [6]	94,200 [6]	12.327,765 [6]	...	...	...	...	...	6,559	...	...	...	...	...	...	
17	Рязанско-Козловская	1870	...	...	...	...	559.905,800	—	...	...	...	13,371	14,055 *	940	—	—	1,308	...	17
		1871	...	...	...	...	343.740,964	—	...	...	...	9,710	16,111 *	815	—	—	444	...	
		1872	...	...	...	...	...	...	...	...	...	10,048	17,354 *	472	—	—	380	...	
18	Лодьзская-фабричная	1870	...	...	...	...	...	...	...	...	...	30,335	...	—	—	10	—	...	18
		1871	36,400	1.295,892	2,548	...	...	...	1.334,840	2 362,065	6.722,799	4,506	100,536	—	—	24	52	...	
		1872	62,010	6.069,960	2,158	...	...	...	6.134,128	2.689,069	7.653,467	4,680	111,218	—	—	38	—	...	
19	Ряжско-Моршанская	1870	...	...	...	...	...	...	...	...	...	5,577	...	238	—	—	264	...	19
		1871	896,716	1.145,472	218,400	9,182,388	...	...	11.442,276	1.191,929	6.252,660	6,042	...	210	—	—	964	...	
		1872	...	...	...	...	...	...	...	...	...	5,839	...	...	...	...	...	...	
20	Кіево-Брестская	1870	13,509	8,023	20,966	—	27.785,680	646,660	28.474,838	225,744	1.206,641	9,801	1,342	—	—	—	—	...	20
		1871	269,920	55,474	92,434	95,783	134.991,958	14.079,007	149.584,576	401,750	6.982,940	26,658	2,849	33	15	—	825	...	
		1872	137,885	8,190	79,223	211,598	264.224,202	51.007,527	315.668,625	513,477	9.134,953	20,461	4,884	32	41	—	1,642	...	
21	Козловско-Воронежская	1870	92,282	251,108	34,061	723,106	—	—	1.107,557	1.239,521	5.991,020	17,243	15,162	...	...	...	...	...	21
		1871	2,897,624 (125–128)				4.304,094 (129–130)		7.201,718	1.711,255	8.311,812	24,550	19,804	144	—	—	646	...	
		1872	69,192	—	31,955	4.007,791 [7]	...	...	4.108,932 [8]	1.911,065	9.401,364	30,186	21,566	—	737	—	—	...	
22	Курско-Кіевская	1870	28.607,800	10.464,050	572,706	4.301,904	...	...	...	...	...	8,660	5,088	112	849 (137–138)		100	...	22
		1871	377.903,400	—	558,891	5.101,308	...	...	...	...	...	10,687	...	31	500	—	250	...	
		1872	79.810,650 [6]	—	578,172	21.896,398 [6]	...	...	...	...	...	10,678	8,594	255	1,388	—	849	...	
23	Орловско-Грязская	1870	29,544	—	7,841	500,569	—	—	537,954	1.357,778	6.798,453	4,526	7,946	23	10	—	139	...	23
		1871	103.744,560	—	41,430	1.758,091	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	
		1872	33.205,150 [6]	—	35,151	2.479,464 [6]	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	

Примѣчанія.

5) Домашнія птицы.

6) Какъ для Варшаво-Тереспольской, такъ и для другихъ дорогъ, при коихъ стоитъ прим. 6), цифры графъ 125, 126, 127 и 128 выражаютъ не пудо, а предмето-версты. Притомъ въ графу экипажей вошли и паровозы и вагоны желѣзныхъ дорогъ.

7) Лошади показаны въ числѣ прочаго скота.

8) Безъ служебныхъ и строительныхъ грузовъ, о коихъ свѣдѣній нѣтъ. Это относится и къ ст. 132, 133, 134 и 135.

9) Гробы приняты въ счетъ, какъ экипажи, по 50 пуд., порожній вагонъ въ 400 пуд., лошадь, быкъ, корова въ 20 пуд., собаки и мелкій скотъ по 3 пуда.

В. Багажные и товарные вагоны.

1	2		125	126	127	128	129	130	131	132	133	134	135	136	137	138	139	140		
№№ по порядку.	Названія дорогъ.		Число пудо-верстъ.							Средній общій выводъ.		Средняя нагрузка на каждую ось вагона.		Возобновленіе и перемѣна частей вагона.				Средній пробѣгъ колеса до сломки въ верстахъ.	№№ по порядку.	Примѣчанія.
			Экипажи.	Лошади.	Собаки.	Прочій скотъ.	Служебные грузы.	Строительные грузы.	Вообще.	На каждую ось.	На версту дороги.	Багажнаго.	Товарнаго.	Бандажей.	Осей.	Колесъ.	Число обточенныхъ бандажей.			
24	Орловско-Витебская	1870	4.067,000	6.048,060	383,880	10.655,330	202.881,016		224.035,286	2.415,298	21.064,567	2,776	7,946	172	—	—	1,348		24	
		1871	2.537,250	4.713,120	303,669	11.032,112	585.733,039	—	604.319,181	2,779,525	28.581,263	2,040	9,351	1,151	—	—	1,628	56,153		
		1872	1.603,850	6.143,320	302,658	11.695,430	642.401,500	—	662.146,758	2.391,123	20.912,525	1,998	9,327	409	—	—	2,750	76,276		
25	Шуйско-Ивановская	1870					1.958,651	81.145,692				16,471		—	—	—	255		25	
		1871	1.116,200	307,115	11,316	6,227	—	—	1.440,918	887,342	3.763,314	11,609	14,524	—	—	—	1,050			
		1872	427,174	335,471	9,736	8,341	—	—	780,722	884,143	3.583,908	12,901	15,020	26	—	—	—			
26	Риго-Митавская	1870		253,820		314,824	1.714,829		2.283,473	637,453	2.582,502	7,408	17,496	—	—	—	14		26	
		1871	—	490,822	—	388,286	2.045,851		2.924,859	558,881	2.264,184	7,641	15,383	1	—	—	60	15,561		
		1872	—	330,940	—	312,320	1.408,342		2.051,608	599,892	2.568,768	7,360	17,192	—	—	—	80	—		
27	Курско-Харьково-Азовская	1870	245,429	1.633,841	244,422	417,212	216.156,607		218.697,511	1.405,482	6.974,775	10,455	6,474	7	—	—	124		27	
		1871																		
		1872										10,153		346	6	2	1,886	32,700		
28	Грязе-Царицынская	1870	17,258	109,541	18,597	120,735	—	48.115,999	48.382,130	1.006,526	5.988,581	2,487	6,161	—	—	—	—	—	28	[10]) Въ эти цифры вошли и перевозки подвижнаго состава желѣзныхъ дорогъ.
		1871	1.008,050 [10])	630,560	90,732	16.706,380	—	—	18.435,722	—	—	1,628	3,203 [11])	—	505	505	267			[11]) Въ нагрузку на ось товарнаго вагона вошли и поштучныя перевозки съ приблизительнымъ вѣсомъ.
		1872	131,984,793 [10])				476.049,578		608.034,371	1.308,510	7.371,623	3,528	5,139	—	1,322		—			
29	Козлово-Тамбовская	1870								510,684*	3.456,250*	7,212	12,641	6	—	—	20		29	
		1871																		
		1872																		
30	Рыбинско-Бологовская	1870	498,350	2.361,408			20.362,089		23.222,347	303,994	3.428,302	4.003	1,386						30	
		1871	17,500	40,968	36,069	318,442	216.756,595		217.169,574	1.487,568	16.761,696	7,232	6,247							
		1872	642,474	13.385,127			532.188,067		546.215,668	981,937	17.713,244	7,405	4,122							
31	Балтійская	1870	54,120	24,352	12,742	132,519	23.635,920	—	23.859,653		616,116								31	
		1871	815,260 [6])	5.231,236 [6])								4,345								
		1872																		
32	Харьково-Николаевская	1870	499,476	232,960	—	20,950	81.454,999	214.437,064	296.645,449	276,214	3.235,657	1,945	2,730						32	
		1871	40,240	53,775	51,661	10,124	—	—	155,800	553,663	3.771,265	14,170	4,320							
		1872	57,018 [6])	—	88,922	244,009 [6])						14,567								

В. Багажные и товарные вагоны.

1	2		125	126	127	128	129	130	131	132	133	134	135	136	137	138	139	140		
№№ по порядку.	НАЗВАНІЯ ДОРОГЪ.		Число пудоверстъ.							Средній общій выводъ.		Средняя нагрузка на каждую ось вагона.		Возобновленіе и перемѣна частей вагона.				Средній пробѣгъ колеса до сломки въ верстахъ.	№№ по порядку.	ПРИМѢЧАНІЯ.
			Экипажи.	Лошади.	Собаки.	Прочій скотъ.	Служебные грузы.	Строительные грузы.	ВООБЩЕ.	На каждую ось.	На версту дороги.	Багажнаго.	Товарнаго.	Бандажей.	Осей.	Колесъ.	Число обточенныхъ бандажей.			
33	Тамбово-Саратовская	1870	—	—	—	—	53.275,700	53.588,900	106.814,600	276,591	1.672,473	2,156[12]	1,550						33	
		1871	28.943,473				405.464,520	—	434.407,993	792,570	4.124,053	2,702								
		1872	88.024,218				325.220,500	—	413.224,718	1.845,249	9.538,999	3,827	—							
34	Московско-Брестская	1870					36.842,553					609	739						34	
		1871	6.509,492									1,904	4,923							
		1872	103,447	511,372	260,572	1.662,035	769.792,300		771.829,726	1.679,212	7.836,323	3,916	7,819							
35	Новоторжская	1870	28,050	11,880	7,128	—	—	—	47,058	175,486	927,310	2,014	5,538						35	
		1871																		
		1872											16,599 *							
36	Ряжско-Вяземская	1870										79	225						36	
		1871	67,600	19,280	6,072	474,320	—	75.727,630	76.294,902	678,233	4.978,808	1,138	17,230	—	—	5	—			
		1872	63,800	39,600	9,900	246,400	—	—	359,700	636,491	4.672,423	1,856	—	11	—	—	32			
37	Поти-Тифлисская	1871	154,900	—	35,085	62,755	58.918,940	—	59.171,680	94,136	702,034	578	1,347						37	
		1872																		
38	Либавская	1871	88,200	16,590	16,800	39,000	—	—	160,590	35,002	207,632	433	359						38	
		1872																		
39	Новгородская (узкоколейная).	1871	141,450	60,720	14,404	1.102,319	968,010	363,000	2.649,903	135,586	572,568	1,343	4,422						39	
		1872	283,314	204,120	98,002	15.135,600	972,595	—	16.623,631	298,914	1.239,615	3,766	4,503							
40	Ярославо-Вологодская (узкоколейная).	1872										17,025							40	

[12]) Грузы большой скорости возились въ товарныхъ вагонахъ.

ЧАСТНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЛОАТАЦІИ.

1870 — 1872.

I. РАСХОДЫ

И ИХЪ РАСПРЕДѢЛЕНІЕ ПО ГЛАВНЫМЪ СОСТАВНЫМЪ ЧАСТЯМЪ.

ОБЩІЯ СУММЫ РАСХОДОВЪ.

а) расходы на Центральное управленіе и общія издержки,

б) управленіе дорогами,

в) служба пути и строеній,

г) служба тяги и подвижнаго состава,

д) служба движенія.

---

1. Общія суммы расходовъ и раздѣленіе ихъ на главные отдѣлы.

№ по порядку.	Названія дорогъ.		Среднее годовое эксплоатаціонное протяженіе дорогъ.	Расходъ по эксплоатаціи. Вообще.	На версту дороги.	На версту поѣзда.	Отношеніе къ валовому доходу.	Распредѣленіе расхода по его главнымъ элементамъ, вообще, поверстно и на версту поѣзда, съ отношеніями частныхъ расходовъ ко всему расходу. — Управленіе и общія издержки. — Централ. управл. и общія издержки. Вообще.	На версту дороги.	На версту поѣзда.	Процентное отношеніе ко всему расходу.	Управленіе дорогою. Вообще.	На версту дороги	На версту поѣзда	Процентное отношеніе ко всему расходу.	Вмѣстѣ. Вообще.
1	2		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
	А. Правительственныя желѣзныя дороги:		в.	р. к.	р. к.	к.										р. к.
1	Финляндская	1870	323	426 616 07	1.320 79	61,48	96,39		. .	.	.		. .	.	.	29.137 92
		1871	447	553.120 59	1.237 40	53,33	69,55		. .	.	.		. .	.	.	47.419 90
		1872	452	615.208 83	1.361 08	58,60	59,26		. .	.	.		. .	.	.	54.887 18
2	Тересполе-Брестская	1870			. .	. .	. .		. .	.	.		. .	.	.	. . .
		1871			. .	. .	. .		. .	.	.		. .	.	.	. . .
		1872			. .	. .	. .		. .	.	.		. .	.	.	. . . .
3	Ливенская узкоколейная	1871	40	163.250 54	4.081 26	. .	. .		. .	.	.		. .	.	.	. . . .
		1872	57	126.336 83	2.216 44	. .	97,11		. .	.	.		. .	.	.	14.326 57
4	Одесско-Елисаветградская съ вѣтвями	1870	368	1.345.659 31	3.656 68	136,25	55,98		. .	.	.		. .	.	.	144.010 46
5	Елисаветградо-Кременчугская															
6	Московско-Курская (по 1 августа) 1871 года.	1870	502	3.489.622 29	6.951 43	137,67	51,94	. . .	. .	.	.		. .	.	.	321.263 23
		1871	293	2.437.084 02	8.317 69	151,46	57,82	. . .	. .	.	.		. .	.	.	277.314 44
	Итого, по казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ	1870	1,193	5.261.897 67	4.410 65	124,80	55,02		. .	.	.		. .	.	.	494.411 61
		1871	780 [740]	2.990.204 61	4.040 82	113,00	59,69	. . .	. .	.	.		. .	.		324.734 34
		1872	509 [452]	615.208 83	1.361 08	58,60	59,26		. .	.	.		. .	-	.	54.887 18
	Б. Частныя желѣзныя дороги:															
1	Царскосельская	1870	25	268.133 46	10.725 33	215,32	59,88		. .	.	.		. .	.	.	109.714 47
		1871	25	273.210 86	10.928 43	217,26	57,38		. .	.	.		. .	.	.	105.210 31
		1872	25	269.339 52	10.773 58	219,15	58,19		. .	.	.		. .	.	.	105.819 97

№ по порядку.	Названія дорогъ.		Управленіе и общія издержки вмѣстѣ. На версту дороги.	На версту поѣзда.	Процентное отношеніе ко всему расходу.	Служба пути и строеній. Вообще.	На версту дороги.	На версту поѣзда.	Процентное отношеніе ко всему расходу.	Служба тяги и подвижнаго состава. Вообще.	На версту дороги.	На версту поѣзда.	Процентное отношеніе ко всему расходу.	Служба движенія. Вообще.	На версту дороги.	На версту поѣзда.	Процентное отношеніе ко всему расходу.	годы	№ по порядку.	ПРИМѢЧАНІЯ.
1	2		17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31			
	А. Правительственныя желѣзныя дороги:		р. к.	к.		р. к.	р. к.	к.		р. к.	р. к.	к.		р. к.	р. к.	к.				
1	Финляндская	1870	90 21	4,20	6,83	132.305 13	409 61	19,07	31,01	136.966 55	424 04	19,74	32,11	128.206 47	396 93	18,47	30,05	1870	1	Распредѣленіе расхода по Финляндской дорогѣ на главные отдѣлы сдѣлано на основаніи отчетовъ начальника правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Финляндіи, причемъ, при переводѣ марокъ въ кредитные рубли, марка принималась за 30 копѣекъ.
		1871	106 08	4,57	8,57	192.128 69	429 82	18,52	34,73	167.281 72	374 23	16,13	30,25	146.290 28	327 27	14,11	26,45	1871		
		1872	121 43	5,23	8,92	192.921 74	426 82	18,37	31,36	200.201 22	442 92	19,07	32,54	167.198 69	369 91	15,93	27,18	1872		
2	Тересполе-Брестская	1870	. .	.	.		. .	.	.	. . .	. .	.	.		. .	.	.	1870	2	Расходы по Тересполе-Брестской дорогѣ показаны вмѣстѣ съ расходами Варшаво-Тереспольской (см. ниже № 15).
		1871	. .	.	.		. .	.	.	. . .	. .	.	.		. .	.	.	1871		
		1872	.	.	.		. .	.	.	. . .	. .	.	.		. .	.	.	1872		
3	Ливенская узкоколейная	1871	. .	.	.		. .	.	.	. . .	. .	.	.		. .	.	.	1871	3	Открыта въ 1871 году. Данныя о Ливенской желѣзной дорогѣ извлечены изъ отчетовъ Государственнаго Контроля.
		1872	251 35	—	11,34	36.006 48	631 69	—	28,49	46.117 00	809 07	—	36,51	29.886 78	524 33	—	26,66	1872		
4	Одесско-Елисаветградская съ вѣтвями	1870	391 33	14,58	10,70	311.992 89	847 81	31,59	23,19	590.904 89	1.605 72	59,83	43,91	298.751 07	811 82	30,25	22,20	1870	4	Съ 30 іюля 1870 года первая изъ этихъ дорогъ вошла въ составъ частной Одесской желѣзной дороги; вторая же сдана обществу той же Одесской дороги въ арендное пользованіе.
5	Елисаветградо-Кременчугская																		5	
6	Московско-Курская (по 1 августа) 1871 года.	1870	639 96	12,67	9,21	738.151 45	1.470 42	29,12	21,15	1.911.243 12	3.807 26	75,41	54,77	518.964 49	1.033 79	20,47	14,87	1870	6	Съ 1 августа 1871 г. Московско-Курская желѣзная дорога эксплоатируется частнымъ обществомъ.
		1871	946 47	17,23	11,38	400.750 78	1.367 75	24,91	16,44	1.429.245 35	4.877 97	88,83	58,65	329.773 45	1.125 50	20,49	13,53	1871		
	Итого, по казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ	1870	414 43	11,73	9,40	1.182.449 47	991 16	28,04	22,47	2.639.114 56	2.212 17	62,59	50,15	945.922 03	792 89	22,44	17,98	1870		
		1871	438 83	12,27	10,86	592.879 47	801 19	22,41	19,83	1.596.527 07	2.157 47	60,33	53,39	476 063 73	643 33	17,99	15,92	1871		
		1872	121 43	5,23	8,92	192.921 74	426 82	18,37	31,36	200.201 22	442 92	19,07	32,54	167.198 69	369 91	15,93	27,18	1872		
	Б. Частныя желѣзныя дороги:																			
1	Царскосельская	1870	4.388 58	88,11	40,92	62.128 79	2.485 15	49,89	23,17	59.451 25	2.378 05	47,74	22,17	36.838 95	1.473 56	29,58	13,74	1870	1	Въ числѣ «общихъ» издержекъ заключаются расходы на увеселенія (музыка, афиши, освѣщеніе Павловскаго вокзала и т. п.), составлявшіе: въ 1870 году · 45,836 р. — » 1871 » · 38,266 » 20 к. » 1872 » · 41,926 » 31 »
		1871	4.208 41	83,67	38,51	61.198 31	2.447 93	48,67	22,40	66.906 92	2.676 27	53,20	24,49	39.895 32	1.595 81	31,72	14,60	1871		
		1872	4.232 80	86,10	39,28	52.151 56	2.086 06	42 44	19,36	69.748 99	2.789 96	56,75	25,90	41.619 00	1.664 76	33,86	15,46	1872		

1. Общія суммы расходовъ и раздѣленіе ихъ на главные отдѣлы.

Распредѣленіе расхода по его главнымъ элементамъ, вообще, поверстно и на версту поѣзда, съ отношеніемъ частныхъ расходовъ ко всему расходу.

1. № по порядку	2. Названія дорогъ	Годъ	3. Среднее годовое эксплоатаціонное протяженіе дороги	4. Расходъ по эксплоатаціи: Вообще	5. На версту дороги	6. На версту поѣзда	7. Отношеніе къ валовому доходу	8. Управленія и общія издержки. Централ. управл. и общія издержки: Вообще	9. На версту дороги	10. На версту поѣзда	11. Процентное отношеніе ко всему расходу	12. Управленіе дорогою: Вообще	13. На версту дороги	14. На версту поѣзда	15. Процентное отношеніе ко всему расходу	16. Въ мѣстѣ: Вообще
				р. к.	р. к.	к.		р. к.	р. к.	к.		р. к.	р. к.	к.		р. к.
2	С.-Петербурго-Варшавская	1870	1 207	7.482.911 21	6.199 59	155,75	75.72	219.[illegible]99 71	181 69	4,50	2,93	690.910 41	572 42	14,19	9,23	910.210 12
		1871	1.207	7.175.837 28	5.945 18	144,90	78,63	243.389 12	201 64	4,91	3,39	687.719 21	569 78	13,88	9,63	931.108 33
		1872	1 207	8.083.629 55	6.697 31	169,19	91,19	233.202 36	193 21	4,88	2,88	709.408 54	587 74	14,85	8,77	942.610 90
3	Московско-Нижегородская	1870	410	3.636.337 92	8.869 11	176,43	59,34	74.492 86	181 69	3,61	2,05	229.601 28	560 00	11,14	6,32	304.094 14
		1871	410	3.497.056 12	8.529 43	147,42	54,11	82.675 68	201 64	3,49	2,37	236.229 28	576 17	9,96	6,76	318.904 96
		1872	410	3.602.723 44	8.787 13	149,80	53.57	79.215 38	193 21	3,29	2,19	276.030 05	673 24	11,48	7,67	355.245 13
4	Николаевская	1870	604	7.130.097 37	11.804 79	113,32	43,26	109.740 70	181 69	1,74	1,54	671.194 17	1.111 25	10,67	9,41	780.934 87
		1871	604	7.596.952 31	12.577 73	111,06	43,26	121.795 37	201 64	1,78	1,60	627.067 05	1.038 19	9,17	8,25	748.862 42
		1872	604	7.738.062 03	12.811 36	115,99	46,09	116.697 78	193 21	1,75	1,51	683.112 27	1.130 98	10.24	8,83	799.810 05
5	Варшаво-Вѣнская	1870	325	1.392.036 01	4.283 19	94,87	46,13	...	...	...	...	...	...	...	...	...
		1871	325	1.668.960 41	5.135 26	99,21	49,66	...	...	...	...	...	...	...	...	...
		1872	325	1.811.996 09	5.575 37	95,98	50 01	68.034 20	209 33	3,60	3.76	220.078 70	677 16	11,66	12,14	288.112 90
6	Варшаво-Бромбергская	1870	138	728.256 47	5.277 22	164,61	88,43	...	...	...	...	...	...	...	...	...
		1871	138	831.231 21	6.023 41	162,84	98,72	...	...	...	...	...	...	...	...	...
		1872	138	886.602 59	6.424 66	160,16	98,74	25.739 10	186 52	4,65	2,90	82.323 10	596 54	14,87	9,29	108.062 20
7	Риго-Динабургская	1870	204	908.565 33	4.453 75	127,00	45,35	82.166 66	402 78	11,49	9,04	50.018 89	245 19	7,00	5,50	132.185 55
		1871	204	1.077.674 43	5.282 71	126,10	48,67	106.868 34	523 87	12,50	9,92	56.865 67	278 75	6,65	5,27	163.734 01
		1872	210	1.003.276 62	4.777 51	153,16	62,54	109.387 30	520 89	16,69	10,90	55.035 73	262 07	8,40	5,48	164.423 03
8	Волго-Донская	1870	73	525.858 66	7.208 54	274,85	91.96	31.488 46	431 35	16,46	5,99	50.859 48	696 70	26,58	9,67	82.347 94
		1871	73	581.130 83	7.960 69	271,78	98,44	37.203 15	509 63	17,39	6,40	53.416 51	731 73	24,98	9,19	90.619 66
		1872	73	513.616 71	7.035 84	301,68	98,19	32.808 57	449 43	19,27	6,39	61.833 28	847 03	36,32	12,03	94.641 85
9	Московско-Ярославская	1870	254	668.393 37	2.631 47	100,44	38,74	64.920 38	255 60	9,76	9,71	54.538 97	214 72	8,19	8,16	119.459 35
		1871	261	727.082 75	2.785 76	89,93	36,50	74.128 55	284 02	9,17	10,19	59.467 98	227 84	7,35	8,17	133.596 53
		1872	271	826.423 60	3.049 53	106,58	36,76	86.044 79	317 51	11,09	10,41	51.569 51	190 29	6,65	6,24	137.614 30
10	Московско-Рязанская	1870	201	1.709.498 60	8.504 97	133,41	42,54	78.507 57	390 58	6,13	4,59	88.743 34	441 51	6,93	5.19	167.250 91
		1871	243	1.942.666 53	7.994 51	127,09	41,78	121.182 55	498 69	7,93	6,24	116.282 81	478 53	7,60	5,98	237.465 36
		1872	243	2.222.394 25	9.145 64	140,66	43,86	113.786 17	468 26	7,20	5,06	122.701 57	504 95	7,77	5,61	236 487 74
11	Воронежско-Ростовская	1870	79	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
		1871	203	607.119 14	2.990 74	238,67	88,53	30.529 53	150 39	12,00	5,03	74.128 64	365 17	29,14	12,21	104.658 17
		1872	604	1.672 222 97	2.768 57	120,01	85,00	109.856 82	181 88	7,88	6,57	205.451 54	340 15	14,74	12,29	315.308 36

№ по порядку	Годы	17. Управленія и общія издержки, въ мѣстѣ: На версту дороги	18. На версту поѣзда	19. Процентное отношеніе ко всему расходу	20. Служба пути и строеній: Вообще	21. На версту дороги	22. На версту поѣзда	23. Процентное отношеніе ко всему расходу	24. Служба тяги и подвижнаго состава: Вообще	25. На версту дороги	26. На версту поѣзда	27. Процентное отношеніе ко всему расходу	28. Служба движенія: Вообще	29. На версту дороги	30. На версту поѣзда	31. Процентное отношеніе ко всему расходу
		р. к.	к.		р. к.	р. к.	к.		р. к.	р. к.	к.		р. к.	р. к.	к.	
2	1870	754 11	18,69	12.16	3.046.296 23	2.523 86	62,59	40,71	2.720.991 88	2.254 34	55,91	36,36	805.412 98	667 28	16,55	10,77
	1871	771 41	18,79	13.02	2.395.355 88	1.984 56	48,37	33,37	2.958.040 43	2.450 74	59,74	41,21	891.332 64	738 47	18,00	12,42
	1872	780 95	19,73	11,65	2.421.660 49	2.006 35	50,68	29,96	3.784.343 95	3.135 34	79,21	46,82	935.014 21	774 67	19.57	11.57
3	1870	741 69	14,75	8,37	1.356.828 51	3.309 34	65,83	37,31	1.513.173 34	3.690 67	73,42	41,61	462.241 93	1.127 41	22,43	12,71
	1871	777 81	13,45	9,13	1.074.160 24	2.619 92	45,28	30,71	1.590.428 81	3.879 10	67,04	45,48	513.562 11	1.252 60	21,65	14,68
	1872	866 45	14,77	9,86	888.601 50	2.167 32	36 95	24,66	1.871.998 44	4.565 85	77,84	51,96	486.878 07	1.187 51	20,24	13,52
4	1870	1.292 94	12,41	10,95	2.138.729 84	3.540 94	33,99	29,99	3.040.231 15	5.033 49	48.32	42,64	1.170.201 51	1.937 42	18,60	16,42
	1871	1.239 83	10,95	9,85	2.098.188 86	3.473 82	30,67	27,62	3.546.619 97	5.871 89	51,85	46,69	1.203.281 06	1.992 19	17,59	15,84
	1872	1.324 19	11,99	10,34	2.212.522 34	3.663 12	33,17	28,59	3.554.391 70	5.884 75	53,28	45,94	1.171.337 94	1.939 30	17,55	15,13
5	1870	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
	1871	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
	1872	886 50	15,26	15,90	332.224 40	1.022 23	17,60	18,34	862.709 09	2.654 49	45,69	47,61	328.949 70	1.012 15	17,43	18,15
6	1870	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
	1871	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
	1872	783 06	19,52	12.19	261.924 10	1.898 00	47,32	29,54	416.976 18	3.021 57	75,33	47,03	99.640 10	722 03	17,99	11,24
7	1870	653 96	18,49	14,54	214.342 12	1.050 69	29,96	23,59	294.581 92	1.444 03	41,17	32,43	267.455 74	1.311 06	37,38	29,44
	1871	802 62	19,15	15,19	257.897 25	1.264 20	30,18	23,93	409.115 22	2.005 46	47,87	37,96	246.927 95	1.210 43	28,90	22,92
	1872	782 96	25,09	16,88	215.601 48	1.026 69	32,92	21,49	416.078 46	1.981 32	63,52	41,48	207.173 65	986 54	31,63	20,65
8	1870	1.128 05	48,04	15,66	96.361 46	1.320 02	50,37	18,32	249.601 43	3.419 19	130,46	47,46	97.547 83	1.336 28	50,98	18,56
	1871	1.241 36	42,37	15,59	93.365 16	1.278 97	43,67	16,06	300.791 89	4.120 43	140,67	51,76	96.354 12	1.319 93	45,07	16,59
	1872	1.296 46	55,59	18,42	143.805 54	1.969 94	84,47	28,00	190.783 74	2 613 48	112,06	37,14	84.385 58	1.155 96	49,56	16,44
9	1870	470 32	17,95	17.87	246.277 95	969 59	37,01	36,85	189.163 71	744 74	28,43	28,30	113.492 36	446 82	17,05	16,98
	1871	511 86	16,52	18,36	212.888 74	815 67	26,33	29.29	262.375 43	1.005 27	32,45	36,09	118.222 05	452 96	14,63	16,26
	1872	507 80	17,74	16,65	287.154 06	1.059 61	37,04	34,76	274.652 18	1.013 48	35,42	33,23	127.003 06	468 64	16,38	15,36
10	1870	832 09	13,06	9,78	508.180 58	2.528 26	39,66	29,73	807.291 81	4.016 38	63,00	47,23	226.775 30	1.128 24	17,69	13,26
	1871	977 22	15,53	12,22	445.568 38	1.833 61	29,15	22,94	983.766 63	4.048 43	64,36	50,64	275.866 16	1.135 25	18,05	14,20
	1872	973 21	14,97	10,67	534.663 10	2.200 27	33,84	24,06	1.141.101 05	4.695 90	72,23	51,35	310.139 36	1.276 26	19,62	13,92
11	1870	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
	1871	515 56	41,14	17,24	134.083 42	660 51	52,71	22,09	277.807 28	1.368 51	109,21	45,76	90.570 27	446 16	35,61	14,91
	1872	522 03	22,62	18,86	288.021 80	476 85	20,67	17,22	798.637 93	1.322 25	57,32	47,76	270.254 88	447 44	19,40	16,16

ПРИМѢЧАНІЯ.

(к № 2 и 3) Кромѣ показанныхъ здѣсь расходовъ, въ отчетѣ показаны расходы на конно-желѣзныя дороги, составлявшіе:

	По Варшав. дорогѣ. р. к.	По Нижегород. дорогѣ. р. к.
въ 1870 г.	44.641 38	22.703 14
» 1871 »	40.258 44	30.669 59
» 1872 »	54.865 82	20.804 14

(к № 5 и 6) Въ отчетахъ по Варшавско-Вѣнской и Варшавско-Бромбергской дорогамъ распредѣленіе эксплоатаціонныхъ расходовъ сдѣлано по системѣ несходной съ отчетами прочихъ додорогъ; по этому, за 1870 и 1871 годы, здѣсь не показаны суммы расходовъ по каждому изъ отдѣловъ, между которыми принято распредѣлять расходы другихъ дорогъ; что же касается 1872 года, то относительно его распредѣленіе по отдѣламъ сдѣлано на основаніи сообщенія Совѣта управленія желѣзныхъ дорогъ, на которомъ и остается отвѣтственность за вѣрность цифръ.

1. Общія суммы расходовъ и распредѣленіе ихъ на главные отдѣлы.

1. № по порядку	2. Названія дорогъ	Годы	3. Среднее годовое эксплоатаціонное протяженіе дорогъ	4. Расходъ по эксплоатаціи. Вообще	5. На версту дороги	6. На версту поѣзда	7. Отношеніе къ валовому доходу	8. Управленіе и общія издержки. Центральн. управл. и общія издержки. Вообще	9. На версту дороги	10. На версту поѣзда	11. Процентное отношеніе ко всему расходу	12. Управленіе дорогою. Вообще	13. На версту дороги	14. На версту поѣзда	15. Процентное отношеніе ко всему расходу
				р. к.	р. к.	к.		р. к.	р. к.	к.		р. к.	р. к.	к.	
12	Одесская	1870	347	1.478.802 19	4.261 68	147,03	60,37	66.019 90	190 26	6,56	4,46	169.421 62	488 25	16,84	11,45
		1871	884	4.629.946 69	5.237 49	163,89	69,15	242.527 97	274 36	8,58	5,25	515.179 56	582 78	18,24	11,12
		1872	958	5.688.442 10	5.937 85	167,58	78,05	281.558 05	293 90	8,30	4.95	632.873 74	660 62	18,65	11,13
13	Динабурго-Витебская	1870	243	1.086.998 08	4.473 24	115,61	56,40	128.210 99	527 62	13,64	11,79	55.595 37	228 79	5,91	5,11
		1871	243	1.720.801 13	7.081 48	136,52	78,56	156.161 65	642 64	12,39	9,07	85.241 27	350 79	6,76	4,96
		1872	243	1.523.425 06	6.269 23	152,73	79,96	161.048 76	662 75	16,15	10,57	87.470 10	359 96	8,77	5,74
14	Московско-Курская	1871	209	1.833.981 68	8.775 03	145,64	53.21	50.178 50	240 08	3,98	2,74	114.165 94	546 25	9,07	6,22
		1872	502	4.216.429 28	8.399 26	125,93	52,76	195.703 90	389 85	5,85	4,66	300.230 08	598 07	8,97	7,11
15	Варшаво-Тереспольская	1870	198	460.889 22	2.327 72	138,69	56,35	...	...	...	...	...	...	...	...
		1871	199	813.438 85	4.087 63	196,21	77,92	...	...	...	...	...	...	...	...
		1872	199	777.718 76	3.908 13	212,07	74,68	...	...	...	...	...	...	...	...
16	Рязанско-Козловская	1870	198	1.465.927 55	7.403 67	150,50	48,16	70.011 91	353 59	7,19	4,77	103.240 10	521 41	10,59	7,04
		1871	198	1.573.434 20	7.946 64	133,65	44,78	71.507 71	361 15	6,08	4,55	109.216 69	551 60	9,28	6,94
		1872	198	1.512.100 48	7.636 87	113.36	38,87	75.648 18	382 06	5.67	5,00	111.843 31	564 8[illegible]	8,38	7,40
17	Лодзинская	1870	26	65.940 04	2.536 15	158,61	69,54	...	...	...	...	...	...	...	...
		1871	26	76.220 98	2.931 58	185,42	66,08	10.965 50	421 75	26,68	14,39	5.376 15	220 62	13,93	7,52
		1872	26	109.037 94	4.193 75	248,06	84,17	9.910 78	381 18	22,53	9,08	11,141 38	428 51	25,35	10,21
18	Ряжско-Моршанская	1870	121	480.791 20	3.973 48	183,61	99,49	34.378 48	284 12	13,13	7,1[illegible]	76.464 49	631 94	29,20	15,90
		1871	121	417.359 21	3.449 25	156,93	97.32	62.367 90	515 44	23,45	14,94	55.716 91	460 47	20,96	13,35
		1872	121	438.273 01	3.622 09	170,79	101,62	48.907 51	404 19	19,06	11,16	60.736 17	501 95	23,66	13,86
19	Кіево-Брестская	1870, 1871	278	1.803.088 22	6.485 93	170,65	97,74	64.649 26	232 55	6,12	3,58	337.652 72	1.214 58	31,96	18,73
		1872	278	1.183.184 52	4.256 05	124,20	60,97	43.251 90	155 58	4.54	3,65	243.667 91	876 51	25,58	20,59

Распредѣленіе расхода по его главнымъ элементамъ, вообще, поверстно и на версту поѣзда, съ отношеніями частныхъ расходовъ ко всему расходу (продолженіе).

№	Годы	16. Управленіе и общія издержки. Вмѣстѣ. Вообще	17. На версту дороги	18. На версту поѣзда	19. Процентное отношеніе ко всему расходу	20. Служба пути и строеній. Вообще	21. На версту дороги	22. На версту поѣзда	23. Процентное отношеніе ко всему расходу	24. Служба тяги и подвижнаго состава. Вообще	25. На версту дороги	26. На версту поѣзда	27. Процентное отношеніе ко всему расходу	28. Служба движенія. Вообще	29. На версту дороги	30. На версту поѣзда	31. Процентное отношеніе ко всему расходу	Годы	№ по порядку	Примѣчанія
		р. к.	р. к.	к.		р. к.	р. к.	к.		р. к.	р. к.	к.		р. к.	р. к.	к.				
12	1870	2[illegible]5.441 52	678 51	23,40	15,91	330.994 81	953 87	32,91	22,38	616.019 36	1.775 27	61,25	41,65	296.346 50	854 03	29,47	20,06	1870	12	Сверхъ показанныхъ здѣсь эксплоатаціонныхъ расходовъ издержано на желѣзнодорожныя училища: въ 1870 году 4.342 р. 65 к., въ 1871 году—13.541 р. 25 к. и въ 1872 — 14:370 р. Расходы Одесской дороги показаны здѣсь за время эксплоатированія ея частнымъ обществомъ, т. е. съ 30 іюля 1870 года. Въ общей суммѣ ихъ заключаются и расходы Елисаветградо-Кременчугскаго участка, арендовавшагося обществомъ Одесской дороги по 1 іюня 1872 года.
	1871	757.707 53	857 14	26,82	16,37	1.189.208 85	1.345 26	42,09	25,68	1.815.314 22	2.053 52	64,26	39,21	867.716 09	981 57	30,72	18,74	1871		
	1872	914.431 79	954 52	26,95	16,08	1.596.485 25	1.666 48	47,03	28,06	2.200.854 61	2.297 36	64,82	38,69	976.670 45	1.019 49	28,78	17,17	1872		
13	1870	183.806 36	756 41	19,55	16,90	286.246 46	1.177 97	30,44	26,34	428.568 60	1.763 65	45,58	39,43	188.376 66	775 21	20,04	17,33	1870	13	
	1871	241.402 92	993 43	19,15	14,03	320.015 25	1.316 93	25,39	18,59	899.915 55	3.703 35	71,40	52,30	259.467 41	1.067 77	20,58	15,08	1871		
	1872	248.518 86	1.022 71	24,92	16,31	534.443 54	2.199 35	53,58	35,08	508.866 42	2.094 10	51,01	33,40	231.596 24	953 07	23,22	15,21	1872		
14	1871	164.344 44	786 33	13,05	8,96	502.345 53	2.403 57	39,89	27,3[illegible]	932.173 42	4.460 16	74,03	50,84	235.118 29	1.124 97	18,67	12,82	1871	14	Московско-Курская желѣзная дорога отчуждена правительствомъ въ частныя руки въ 1871 году и съ 1 августа этого года эксплоатація ея производится частнымъ обществомъ.
	1872	495.933 98	987 92	14,82	11,77	1.272.481 83	2.534 82	38,00	30,17	1.882.643 67	3.750 28	56,23	44,64	565.369 80	1.126 24	16,88	13,42	1872		
15	1870	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1870	15	Въ составѣ расходовъ по Варшаво-Тереспольской дорогѣ находятся и расходы по эксплоатаціи казеннаго Тересполе-Брестскаго участка, сданнаго въ администрацію Варшаво-Тереспольской. Къ Варшаво-Тереспольской дорогѣ относится тоже примѣчаніе, которое сдѣлано относительно Варшаво-Вѣнской и Варшаво-Бромбергской дорогъ.
	1871	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1871		
	1872	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1872		
16	1870	173.252 01	875 00	17,78	11,81	434.875 69	2.196 34	44,65	29,66	666.713 71	3.367 24	68,45	45,49	191.086 14	965 09	19,62	13,04	1870	16	Сверхъ показанныхъ здѣсь расходовъ, исполнены были еще сверхсмѣтные, которые въ отчетахъ не распредѣлены по отдѣламъ и составляли: въ 1871 году · · 7.656 р. 55 к. » 1872 » · · 43.449 » 61 »
	1871	180.724 40	912 75	15,36	11,49	359.998 91	1.818 18	30,58	22,88	828.302 25	4.183 34	70,35	52,64	204.408 64	1.032 37	17,36	12,99	1871		
	1872	187.491 49	946 92	14,05	12,40	486.031 92	2.454 71	36,44	32,14	634.352 92	3.203 80	47,56	41,95	204.224 15	1.031 44	15,31	13,51	1872		
17	1870	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1870	17	Распредѣленіе расходовъ за 1870 г. по отдѣламъ не сдѣлано по той же причинѣ, по какой оно не сдѣлано относительно Варшаво-Вѣнской и Варшаво-Бромбергской дорогъ.
	1871	16.701 65	642 37	40,61	21,91	16.469 21	633 48	40,06	21,61	31.357 06	1.206 04	76,28	41,14	11.693 06	449 74	28,44	15,34	1871		
	1872	21.052 16	802 69	47,88	19,29	31.357 19	1.206 05	71,34	28,75	43.833 57	1.685 90	99,73	40,20	12.795 02	492 11	29,11	11,76	1872		
18	1870	110.842 97	916 06	42,33	23,05	132.515 15	1.095 17	50,61	27,56	157.027 60	1.297 75	59,97	32,66	80.405 48	664 50	30,70	16,73	1870	18	
	1871	118.084 81	975 91	44,41	28,29	112.177 55	927 09	42,18	26,88	110.648 17	914 45	41,60	26,51	76.448 68	631 80	28,74	18,32	1871		
	1872	109.643 68	906 14	42,72	25,02	107.037 11	884 60	41,72	24,42	151.421 38	1.251 42	59,01	34,55	70.170 84	579 93	27,34	16,01	1872		
19	1870, 1871	402.301 98	1.447 13	38,08	22,31	453.260 34	1.630 43	12,90	25,14	713.773 47	2.567 54	67,55	39,59	233.752 43	840 83	22,12	12,96	1870	19	Расходы съ 3 сентября 1870 по 1 января 1872 г. показаны вмѣстѣ. Первый участокъ Кіево-Брестской дороги, отъ Кіева до Жмеринки съ вѣтвію до Бердичева, открытъ въ 1870 году и съ 3 сентября этого года эксплоатируется частнымъ обществомъ.
	1872	286.919 81	1.032 09	30,12	24,24	220.430 44	792 91	23,14	18,63	496.619 22	1.786 40	52,13	41,98	179 215 05	644 65	18,81	15,15	1872		

1. Общія суммы расходовъ и раздѣленіе ихъ на главные отдѣлы.

Распредѣленіе расхода по его главнымъ элементамъ, вообще, поверстно и на версту поѣзда, съ отношеніемъ частныхъ расходовъ ко всему расходу.

1 № по порядку	2 Названія дорогъ	Годы	3 Среднее годовое эксплоатаціонное протяженіе дороги	4 Расходъ по эксплоатаціи: Вообще	5 На версту дороги	6 На версту поѣзда	7 Отношеніе къ валовому доходу	8 Управленія и общія издержки — Централ. управл. и общія издержки: Вообще	9 На версту дороги	10 На версту поѣзда	11 Процентное отношеніе ко всему расходу	12 Управленіе дорогою: Вообще	13 На версту дороги	14 На версту поѣзда	15 Процентное отношеніе ко всему расходу	16 Вмѣстѣ: Вообще
			в.	р. к.	р. к.	к.		р. к.	р. к.	к.		р. к.	р. к.	к.		р. к.
20	Козлово-Воронежская	1870	168	604.472 54	3.598 05	160,19	78,79	53.420 20	317 98	14,15	8,83	55.007 09	327 42	14,58	9,10	108.427 29
		1871	168	555.735 78	3.307 95	115,53	60,84	60.001 08	357 15	12,47	10,79	48.385 91	288 01	10,06	8,72	108.386 99
		1872	168	631.759 72	3.760 47	116,29	57,45	67.811 50	403 64	12,48	10,73	58.761 38	349 77	10,81	9,30	126.572 88
21	Курско-Кіевская	1870	439	1.118.166 65	2.547 08	90,19	40,53	67.140 48	152 94	5,41	6,00	117.891 96	268 54	9,51	10,54	185.032 44
		1871	439	1.239.254 31	2.822 90	90,02	38,51	69.448 77	158 19	5,05	5,60	109.511 69	249 55	7,96	8,84	178.990 46
		1872	439	1.260.738 35	2.871 84	85,44	36,59	69.364 21	158 01	4,70	5,50	106.505 68	242 61	7,22	8,45	175.869 89
22	Орловско-Грязская	1870	256	797.831 87	3.116 54	81.12	91,60	49.848 63	194 72	5,07	6,25	71.509 60	279 33	7,27	8,96	121.358 23
		1871	283	1.337.500 07	4.726 15	136.80	99,44	79.142 9[illegible]	279 66	8.09	5.92	103.767 30	366 67	10,61	7,75	182.910 28
		1872	283	1.368.076 11	4.834 19	142.23	97,24	76.791 86	271 34	7,98	5,62	127.787 08	451 54	13,29	9,34	204.578 94
23	Орловско-Витебская	1870	488	2.353.862 75	4.823 49	109,54	69,42	128.670 03	263 67	5,99	5,47	289.184 83	592 59	13,46	12,28	417.854 86
		1871	488	2.997.733 13	6.142 90	112,14	72,11	112.063 32	229 64	4,19	3.74	276.848 13	567 31	10,36	9,23	388.911 45
		1872	488	2.448.282 95	5.016 97	121.25	76,09	107.682 60	220 66	5,33	4.39	271.474 28	556 30	13,45	11,09	379.156 88
24	Шуйско-Ивановская	1870	84	222.475 10	2.648 51	150,24	68.03	37.523 17	444 32	25,20	16,78	28.396 24	338 05	19,18	12,76	65.719 41
		1871	163	365.862 74	2.241 56	121,44	78,28	46 558 69	285 64	15,45	12,73	35.566 55	218 20	11,81	9,72	82.125 23
		1872	171	375.545 89	2.196 17	135,45	74,07	51.008 92	298 29	18,39	13,58	35.141 16	205 50	12,68	9,36	86.150 08
25	Риго-Митавская	1870	39	120.400 87	3.087 20	111,74	63,96	24.270 16	622 32	22,52	20,16	8.244 48	211 39	7,65	6,85	32.514 64
		1871	39	115.865 25	2.970 90	98,94	57,48	24.230 24	621 28	20,69	20,91	8.131 31	208 50	6,94	7,02	32.361 55
		1872	39	114.748 80	2.942 27	98,03	60,77	24.247 58	621 73	20,72	21,18	7.900 25	202 57	6,75	6,89	32.147 83
26	Поти-Тифлисская	1871	43	177.405 82	4.125 72	304,04	192,20	12.859 47	299 06	22,04	7,24	55.759 57	1.296 73	95.56	31,44	68.619 04
		1872	156	659.848 32	4.229 79	279,25	110,04	31.039 70	198 97	13,13	4,70	173.858 52	1.114 48	73,58	26,35	204.898 22
27	Курско-Харьково-Азовская	1870	763	3.774.122 91	4.946 43	169,84	89,53	141.677 09	185 68	6,37	3,75	452.973 56	593 67	20,38	12,00	594.650 65
		1871	763	4.685.550 77	6.140 96	168,86	87,30	195.254 89	255 91	7,04	4,17	493.696 22	647 05	17,79	10,54	688.951 11
		1872	763	3.675.062 72	4.816 59	134,92	67,27	197.731 35	259 15	7,26	5,37	345.639 64	453 00	12,69	9,45	543.370 99
28	Грязе-Царицынская	1870	201	463.029 13	2.303 63	118,66	78,85	31.285 19	155 65	8,02	6,76	66.274 66	329 72	16,98	14,31	97.559 85
		1871	431	1.149.072 63	2.666 06	131,27	131,91	77.002 48	178 66	8,79	6,70	148.612 45	344 81	16.99	12,93	225.614 93
		1872	625	1.617.989 36	2.588 78	126,07	98,57	125.577 84	200 92	9,78	7,76	192.417 76	307 87	14,99	11,90	317.925 60
29	Тамбово-Козловская	1870	68	282.057 48	4.016 79	187,60	122,67	33.126 67	473 38	22,03	11,74	55.593 66	700 22	36,98	19,71	88.720 32
		1871	68	258.389 78	3.799 85	149,78	76,85	35.926 43	528 33	20,83	13,90	39.321 16	578 25	22,79	15,22	75.247 59
		1872	68	288.856 34	4.247 88	132,49	59,28	34.222 62	503 27	15,69	11,84	39.082 06	574 73	17,93	13,53	73.304 68

1 № по порядку	2 Названія дорогъ	17 Вмѣстѣ: На версту дороги	18 На версту поѣзда	19 Процентное отношеніе ко всему расходу	20 Служба пути и строеній: Вообще	21 На версту дороги	22 На версту поѣзда	23 Процентное отношеніе ко всему расходу	24 Служба тяги и подвижнаго состава: Вообще	25 На версту дороги	26 На версту поѣзда	27 Процентное отношеніе ко всему расходу	28 Служба движенія: Вообще	29 На версту дороги	30 На версту поѣзда	31 Процентное отношеніе ко всему расходу	Годы	№ по порядку	Примѣчанія
		р. к.	к.		р. к.	р. к.	к.		р. к.	р. к.	к.		р. к.	р. к.	к.				
20	Козлово-Воронежская	645 40	28,73	17,93	173.159 83	1.030 71	45,89	28,64	241.080 17	1.435 01	63,89	39,22	81.805 25	486 93	21,68	14,21	1870	20	
		645 16	22,53	19,51	159.850 75	951 49	33,23	28,76	198.804 82	1.183 36	41,33	35,77	88.693 22	527 94	18,44	15,96	1871		
		753 41	23,29	20,03	148.249 47	882 43	27,29	23,47	251.986 32	1.499 92	46,39	39,88	104.951 05	624 71	19,32	16,62	1872		
21	Курско-Кіевская	421 48	14,92	16,54	298.962 16	681 00	24,12	26,74	444.443 09	1.012 40	35,85	39,75	189.728 96	432 20	15,30	16,97	1870	21	
		407 74	13,01	14,44	399.415 89	909 82	29,01	32,23	459.173 28	1.045 95	33,35	37,06	201.674 68	459 39	14,65	16,27	1871		
		400 62	11,92	13,95	343 895 27	783 36	23,31	27,27	516.347 91	1.176 19	34,99	40,96	224.625 28	511 67	15,22	17,82	1872		
22	Орловско-Грязская	474 05	12,34	15,21	163.263 76	637 75	16,60	20,46	378.710 67	1.479 34	38,51	47,47	134.502 21	525 40	13,67	16,86	1870	22	Сверхъ показанныхъ здѣсь эксплоатаціонныхъ расходовъ, въ 1872 году употреблено на содержаніе школъ 2,245 руб.
		646 33	18,70	13,67	327.780 28	1.158 23	33,53	24,51	636.091 25	2.247 67	65,06	47,56	190.718 26	673 92	19,51	14,26	1871		
		722 88	21,27	14,96	236.819 13	836 82	24,62	17,31	766 559 86	2.708 70	79,69	56,03	160.118 18	565 79	16,65	11,70	1872		
23	Орловско-Витебская	856 26	19,45	17,75	661.454 06	1.355 44	30,78	28,10	955.810 12	1.958 63	44,48	40,61	318.743 71	653 16	14,83	13,54	1870	23	
		796 95	14,55	12,97	740.435 02	1.517 28	27,70	24,70	1.431.370 62	2.933 14	53,54	47,75	437.016 04	895 53	16,35	14,58	1871		
		776. 96	18,78	15,48	689.980 16	1.413 89	34,17	28,18	1.045.611 48	2.142 65	51,78	42,71	333.534 43	683 47	16,52	13,63	1872		
24	Шуйско-Ивановская	782 37	44,38	29,54	45.958 00	547 12	31,04	20,66	60.644 47	721 96	40,95	27,26	50.153 22	597 06	33,87	22,54	1870	24	Кромѣ эксплоатаціонныхъ расходовъ, показанныхъ здѣсь, издержано на техническія желѣзнодорожныя училища: въ 1871 году · · 2.557 р. 50 к. » 1872 » · · 2.580 » —
		503 84	27,26	22,45	98.248 35	602 75	32,61	26,86	110.263 40	676 46	36,60	30,13	75.225 76	461 51	24,97	20,56	1871		
		503 79	31,07	22,94	88.852 38	519 61	32,05	23,66	121.351 52	709 66	43,77	32,32	79.191 91	463 11	28,56	21,08	1872		
25	Риго-Митавская	833 71	30,17	27,01	27,152 40	696 22	25,20	22,55	31.994 77	820 38	29,69	26,57	28.739 06	736 89	26,68	23,87	1870	25	Въ отчетахъ по Риго-Митавской желѣзной дорогѣ, показаны еще издержки на отвозъ товаровъ со станцій, составлявшія: въ 1870 году · · 16.874 р. — » 1871 » · 15.782 » 56 к. » 1872 » · · 9.370 » 74 »
		829 78	27,63	27,93	22,094 61	566 53	18,87	19,07	34.714 38	890 11	29,65	29,96	26.694 71	684 48	22,79	23,04	1871		
		824 80	27,47	28,02	20,237 48	518 91	17,29	17,64	35.392 84	907 51	30,24	30,84	26.970 65	691 55	23,04	23,50	1872		
26	Поти-Тифлисская	1.595 79	17,60	38,68	35.457 86	824 60	60,77	19,99	49.657 18	1.154 82	85,10	27,99	23.671 74	550 51	40,57	13,34	1871	26	Первый участокъ Поти-Тифлисской желѣзной дороги открытъ въ 1871 году.
		1.313 45	86,71	31,05	138.790 65	889 68	58,74	21,04	168.850 35	1,082 37	71,46	25,59	147.309 10	944 29	62,34	22,32	1872		
27	Курско-Харьково-Азовская	779 35	26,75	15,75	1.020.331 59	1.337 26	45,92	27,03	1.652.391 41	2.165 66	74,36	48,78	506.749 26	664 16	22,81	13,44	1870	27	Сверхъ показанныхъ здѣсь расходовъ, издержано на школы: въ 1870 году · · 2.925 р. — » 1871 » · · 7.041 » 22 к. » 1872 » · · 5.784 » 87 »
		902 96	24,83	14,71	1.363.391 06	1.786 88	49,14	29,09	2.001.157 56	2.622 74	72,12	42,71	632.051 04	828 38	22,77	13,49	1871		
		712 15	19,95	14,82	1.114.447 20	1.460 61	40,92	30,32	1.507.967 94	1.976 37	55,36	41,03	509.276 59	667 46	18,69	13,84	1872		
28	Грязе-Царицынская	485 37	25,00	21,07	101.592 87	505 44	26,04	21,94	197.704 87	983 61	50,66	42,70	66.171 54	329 21	16,96	14,29	1870	28	Кромѣ показанныхъ здѣсь расходовъ, издержано на школы: въ 1871 году · · 8.430 р » 1872 » · · 8.430 »
		523 47	25,78	19,63	275.057 54	638 18	31,42	23,94	484.538 42	1.124 22	55,35	42,17	163.861 74	380 19	18,72	14,26	1871		
		508 79	24,77	19,66	330.638 04	529 02	25,77	20,43	735.039 50	1.176 06	57,27	45,43	234.316 22	374 91	18,26	14,48	1872		
29	Тамбово-Козловская	1.173 60	59,01	31,45	68.728 01	1.010 70	45,71	24,37	84.201 84	1.238 25	56,00	29.85	40.408 10	594 24	26,88	14,33	1870	29	Въ 1871 г. издержано еще на школы 628 р. 15 к.
		1.106 58	43,62	29,12	41.433 67	609 32	24,02	16,03	92.287 94	1.357 18	53,49	35,72	49.420 58	726 77	28,65	19,13	1871		
		1.078 00	33,62	25,37	42.646 98	627 16	19,56	14,77	120.145 45	1.766 85	55,11	41,59	52.759 23	775 87	24,20	18,27	1872		

1. Общія суммы расходовъ и раздѣленіе ихъ на главные отдѣлы.

1	2		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31			
№ по порядку.	Названія дорогъ.		Среднее годовое эксплоатаціонное протяженіе дорогъ.	Расходъ по эксплоатаціи.				Распредѣленіе расхода по его главнымъ элементамъ, вообще, поверстно и на версту поѣзда, съ отношеніями частныхъ расходовъ ко всему расходу.																										годы	№ по порядку.	ПРИМѢЧАНІЯ.
								Управленіе и общія издержки												Служба пути и строеній.				Служба тяги и подвижнаго состава.				Служба движенія.						
								Централ. управл. и общія издержки.				Управленіе дорогою.				Вмѣстѣ.																		
				Вообще.	На версту		Отношеніе къ валовому доходу.	Вообще.	На версту		Процентное отношеніе ко всему расходу.	Вообще.	На версту		Процентное отношеніе ко всему расходу.	Вообще.	На версту		Процентное отношеніе ко всему расходу.	Вообще.	На версту		Процентное отношеніе ко всему расходу.	Вообще.	На версту		Процентное отношеніе ко всему расходу.	Вообще.	На версту		Процентное отношеніе ко всему расходу.			
					дороги.	поѣзда.			дороги.	поѣзда.			дороги.	поѣзда.			дороги.	поѣзда.			дороги.	поѣзда.			дороги.	поѣзда.			дороги.	поѣзда.				
				р. к.	р. к.	к.		р. к.	р. к.	к.		р. к.	р. к.	к.		р. к.	р. к.	к.		р. к.	р. к.	к.		р. к.	р. к.	к.		р. к.	р. к.	к.				
30	Рыбинско-Бологовская	1870	162	429.969 61	2.654 13	119.13	76,01	31.652 88	195 63	8,77	7,36	84.828 75	523 64	23,50	19,73	116.481 63	719 02	32,27	27,09	81.276 63	501 70	22.52	18,90	184.966 44	833 13	37,39	31,39	97.244 91	600 28	26,95	22,62	1870	30	
		1871	280	947.253 89	3.383 05	93.37	55,63	111.167 88	397 03	10,95	11,73	161.746 69	577 67	15,94	17,08	272.914 57	974 70	26,89	28,81	166.552 18	594 83	16,42	17,58	356 268 89	1.272 38	35,12	37.61	151.518 25	541 14	14,94	16,00	1871		
		1872	280	1.062.135 95	3.793 34	99.8[illegible]	58,34	154.826 06	552 95	14,56	14,57	154.440 98	551 57	14,53	14,54	309.267 04	1.104 52	29,09	29,11	192.414 09	687 20	18,09	18,12	413.867 81	1.585 24	41,75	41,79	116.587 01	416 38	10,96	10,98	1872		
31	Балтійская а) бывшая Петергофская	1870	51	285.518 29	5.598 40	129,69	62,40	28.649 83	561 76	13,01	10,03	35.287 14	691 91	16,03	12,36	63.936 97	1.253 67	29,04	22,39	71.890 69	1.409 62	32,66	25,18	99.164 42	1.944 40	45,04	34,73	50.526 12	990 71	22,95	17,70	1870	31	
		1871	51	268.496 75	5.264 64	123,28	53,66	34.424 89	675 00	15,81	12,83	29.476 93	577 98	13,53	10,99	63.901 82	1.252 98	29,34	23,82	54.969 98	1.077 84	25,24	20,47	93.303 89	1.829 49	42,84	34,73	56.321 06	1.104 33	25,86	20.98	1871		
		1872	51	311.533 31	6.108 50	143,84	64,62	34.007 27	666 81	15,70	10,92	34.283 24	672 22	15,83	11,00	68.290 51	1.339 03	31,53	21,92	78 932 54	1.547 70	36,45	25,34	95.019 10	1.863 12	43,87	30,50	69.291 16	1.358 65	31,99	22,24	1872		
	б) отъ Тосны до Балтійскаго порта	1870	73	139.780 00	1.914 80	126,47	102,01	9.848 31	134 91	8,91	7,04	30.600 11	419 19	27.69	21,89	40.448 42	554 10	36,60	28,93	34.651 20	474 67	31,35	24,79	42.641 73	584 13	38,58	30,51	22.038 65	301 90	19,94	15,77	1870		
		1871	388	1.015.662 70	2.617 69	99,58	108.39	80.456 64	207 36	7,89	7,92	174.526 72	447 37	17,11	17,18	254.983 36	657 17	25,00	25,10	233.039 05	600 62	22,85	22,94	356.443 19	918 67	34,95	35,10	171.197 10	441 23	16,78	16,86	1871		
		1872	388	1.069.035 24	2.755 25	113,42	99,02	98.558 11	254 02	10,45	9,22	205.158 78	528 76	21,77	19,19	303.716 84	782 78	32,22	28,41	257.598 24	663 91	27.33	24,09	331.932 83	855 50	35,12	31,05	175.787 38	453 06	18,75	16,45	1872		
32	Харьково-Николаевская	1870	47	191.517 94	4.038 36	198,86	136,33		. .	.	.		. .	.	.		. .	.	.	. . .	. .	.	.		. .	.	.	. . .	. .	.	.	1870	32	За 1870 годъ, распредѣленіе расходовъ по Харьково-Николаевской дорогѣ сдѣлано въ отчетѣ не согласно съ тѣми основаніями, какія приняты въ другихъ отчетахъ для распредѣленія расходовъ, а потому въ настоящей таблицѣ показана только общая сумма расходовъ безъ распредѣленія.
		1871	184	651.866 13	3.542 75	185,32	93,81	35.417 44	192 49	10,07	5,43	112.555 08	611 71	32,00	17,27	147.972 52	804 20	42,07	22,70	189.524 55	1.030 03	53,88	29,07	184.674 03	1.003 66	52,50	28,33	129.695 03	704 86	36,87	19,90	1871		
		1872	324	1.323.464 38	4.084 77	164,24	72.43	67.333 41	207 82	8,35	5,08	267.620 81	825 99	33,22	20,23	334.954 22	1.033 81	41,57	25,31	327.085 94	1.009 52	40,59	24,72	338.467 30	1.198 98	48,21	29,35	272.956 92	842 46	33,87	20,62	1872		
33	Тамбово-Саратовская	1870	43	119.485 60	2.778 71	136,61	129,73		. .	.	.	. . .	. .	.	.	21.700 17	504 65	24,81	18,16	20.305 93	472 23	23,22	16,99	56.567 90	1.315 53	64,67	47,35	20.911 60	486 32	23,91	17,50	1870	33	Кромѣ показанныхъ здѣсь расходовъ, въ 1872 году издержано на школы 10.504 р. 7 к. Расходы по Центральному Правленію за 1870 годъ были отнесены частію на счетъ строителей, частію причислены къ расходамъ эксплоатаціи 1871 года.
		1871	305	978.965 69	3.209 72	169,87	121,92	60.020 58	196 79	10,41	6,13	118 379 45	388 13	20,55	12,09	178.400 03	584 92	30,96	18,22	210.893 72	691 45	36,59	21,54	459.154 23	1.505 42	79,67	46,89	130,517 71	427 92	22,65	18,35	1871		
		1872	353	1.311.082 62	3.714 13	147,14	92,79	70.668 62	200 19	7,93	5,39	117.867 86	333 90	13,23	8,99	188.536 48	534 09	21,16	14,38	292.354 45	828 19	32,81	22,29	642.742 93	1.820 80	72.13	49,04	187.448 76	531 03	21,04	14,29	1872		
34	Московско-Брестская	1870 1871	458	2.134.401 26	4.660 27	129,62	97,06	91.075 80	198 89	5,53	4,26	348.405 52	760 71	21,16	16,32	439.481 32	959 60	26,69	20,58	553.482 20	1.208 48	33,61	25,95	812.162 76	1.773 28	49,32	38,05	329.274 98	718 94	20,00	15,42	1870 1871	34	Расходы по Московско-Брестской дорогѣ съ 20 сентября 1870 по 1 января 1872 года показаны вмѣстѣ, безъ распредѣленія по годамъ. Первый участокъ въ 396 в. открытъ 20 сентября 1870 г.
		1872	1,028	3.125.152 90	3.040 02	106,18	83,06	215.028 96	209 17	7,31	6,89	372.127 44	361 99	12,64	11,91	587,156 40	571 16	19,95	18,80	674.772 34	656 39	22,93	21,59	1.382.027 86	1.344 38	46,95	44,22	481.196 30	468 09	16,35	15,39	1872		
35	Новоторжская	1870	20	51.840 03	2.592 00	151,48	139,18	9.639 13	481 95	28,17	18,59	11.170 03	558 50	32,64	21,55	20.809 16	1.040 45	60,81	40,14	6.589 58	329 47	19,25	12,71	13.685 82	684 29	39,99	26,40	10.755 47	537 77	31,43	20,75	1870	35	Сверхъ показанныхъ здѣсь расходовъ, въ 1870 году употреблено было на покупку имущества правленія дороги и на расходы по открытію дороги — 2.151 р. 34 к.
		1871	33	67.950 83	2.059 12	135,43	95,02	9.047 14	274 16	18,03	13,32	14.541 23	440 64	28.98	21,39	23.588 37	714 80	47,01	34,71	12.229 64	370 59	24,37	18,01	19.768 24	599 04	39,40	29,09	12.364 58	374 69	24,65	18,19	1871		
		1872	33	63.787 87	1.932 97	105,62	81,06	9.474 42	287 10	15,69	14,86	10.399 25	315 13	17,22	16,30	19.873 67	602 23	32,91	31,16	7.730 94	234 27	12,80	12,12	20.354 54	616 81	33,70	31,91	15.828 72	479 66	26,21	24,81	1872		
36	Либавская	1871	96	124.301 44	1.294 81	144,47	227,46	14.720 70	153 34	17,11	11,84	33.799 85	352 08	39,29	27,19	48.520 55	505 42	56,40	39,03	23.106 26	240 69	26,86	18,59	33.259 16	346 45	38,65	26,75	19.415 47	202 25	22,56	15,62	1871	36	Открыта въ 1871 году.
		1872	294	435.229 11	1.480 37	84,09	142,66	49.481 88	168 30	9,56	11,37	101.184 96	344 16	19,55	23,25	150 666 84	512 46	29,11	34,62	92.080 51	313 20	17,79	21,15	130.429 12	443 64	25,20	29,96	62.052 64	211 07	11,99	14,27	1872		
37	Новгородская узкоколейная	1871	43	61.707 62	1.435 06	83,33	99,67	6.965 47	161 99	9,41	11,29	12.212 54	284 01	16,49	19,79	19.178 01	446 00	25,90	31,08	12.096 31	281 31	16.34	19,60	17.582 58	408 89	23,74	28,49	12.850 72	298 86	17,35	20.83	1871	37	Открыта въ 1871 году.
		1872	68	108.764 84	1.599 48	103,12	78,13	12.691 27	186 64	12,03	11,67	16.205 35	238 31	15,36	14,89	29.896 62	424 95	27,39	26,56	25.652 56	377 24	24,32	23,59	34.086 67	501 27	32,32	31,34	20.128 99	296 02	19,09	18,51	1872		
38	Ряжско-Вяземская 1-й участокъ	1870	3		. .	.	.		. .	.	.		. .	.	.	. . .	. .	.	.		. .	.	.		. .	.	.		. .	.	.	1870	38	1 участокъ Ряжско-Вяземской дороги, отъ Скопина до Ряжска (43 версты), открытъ 8 декабря 1870 года. Расходы за декабрь 1870 года и за 1871 годъ показаны вмѣстѣ.
		1871	43	140.361 58	3.264 22	220,84	162,53	22.968 58	534 15	36,14	16,36	22.991 48	534 70	36,17	16,37	45.960 06	1.068 85	72,31	32,73	27.178 19	632 05	42,76	19,36	45.564 78	1.059 87	71,69	32,47	21.658 55	503 68	34,08	15,44	1871		
		1872	43	117.413 72	2.730 55	211,83	124,29	11.976 75	278 52	21,61	10,20	25.339 03	589 27	45,71	21,58	37.315 78	867 79	67,32	31,78	24.665 14	573 62	44,49	21,01	38.402 11	893 07	69,29	32,71	17.030 69	396 07	30,73	14,50	1872		

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25		27	28	29	30	31			
№ по порядку.	Названія дорогъ.	Среднее годовое эксплоатаціонное протяженіе дороги.	Расходъ по эксплоатаціи.				Распредѣленіе расхода по его главнымъ элементамъ, вообще, поверстно и на версту поѣзда, съ отношеніями частныхъ расходовъ ко всему расходу.																								годы	№ по порядку.	ПРИМѢЧАНІЯ.
							Управленія и общія издержки												Служба пути и строеній.				Служба тяги и подвижнаго состава.				Служба движенія.						
							Централ. управл. и общія издержки.				Управленіе дорогою.				Вмѣстѣ.																		
			Вообще.	На версту дороги.	На версту поѣзда.	Отношеніе къ валовому доходу.	Вообще.	На версту дороги.	На версту поѣзда.	Процентное отношеніе ко всему расходу.	Вообще.	На версту дороги.	На версту поѣзда.	Процентное отношеніе ко всему расходу.	Вообще.	На версту дороги.	На версту поѣзда.	Процентное отношеніе ко всему расходу.	Вообще.	На версту дороги.	На версту поѣзда.	Процентное отношеніе ко всему расходу.	Вообще.	На версту дороги.	На версту поѣзда.	Процентное отношеніе ко всему расходу.	Вообще.	На версту дороги.	На версту поѣзда.	Процентное отношеніе ко всему расходу.			
			р. к.	р. к.	к.		р. к.	р. к.	к.		р. к.	р. к.	к.		р. к.	р. к.	к.		р. к.	р. к.	к.		р. к.	р. к.	к.		р. к.	р. к.	к.				
39	Ярославско-Вологодская узкоколейная · 1872	96 –	105.053 90	1.094 31	71,25	81,15	6.118 98	63 74	4,15	5.82	7.237 02	75 38.	4,91	6,89	13.356 00	139 12	9,06	12,71	37.990 89	395 74	25,77	36,16	34.915 28	363 70	23,68	33,24	18.791 73	195 75	12,74	17,89	1872	39	Открыта въ 1871 году. Сверхъ показанныхъ здѣсь расходовъ, въ 1872 году издержано на переправу черезъ Волгу 731 р. 17 к. (Въ томъ числѣ по содержанію парохода 677 р. 41 к. и по ремонту навѣса для пассажировъ 53 р. 76 к.). Въ отчетѣ за 1872 годъ, показаны расходы только за 2-е полугодіе, хотя одна часть дороги была открыта 8 января, а другая 20 іюня 1872 года.
40	Константиновская · · 1872	35	204.816 69	5.851 90	—	284,70	30.737 73	878 22	—	15.01	33.468 19	956 23	—	16,34	64.205 92	18 34	—	31,35	54.265 47	1.550 44	—	26,49	55.343 41	1.581 24	—	27,02	31.001 89	885 76	—	15,14	1872	40	Открыта въ 1872 году
	Итого, по частнымъ желѣзнымъ дорогамъ · 1870	7.761 [6.674]	37.217.711 62	5.576 52	134,12	59,27	1.605.789 39	240 60	5,79	4,31	3.547.550 23	531 55	12,78	9,53	5.153.339 62	772 15	18,57	13,84	11.546.659 58	1.730 10	41,61	31,03	15.020.803 53	2.250 64	54,13	40,36	5.496.908 89	823 63	19.80	14,77	1870		По нѣкоторымъ желѣзнымъ дорогамъ за нѣкоторые года не доставало данныхъ для распредѣленія расхода по отдѣламъ, а по нѣкоторымъ — общія суммы расхода показаны за періоды болѣе одного года, почему сдѣлать средніе годовые выводы по всей сѣти не было возможности. Вслѣдствіе того, средніе выводы за каждый годъ сдѣланы только по тѣмъ желѣзнымъ дорогамъ, по которымъ въ настоящей таблицѣ имѣются полныя данныя и притомъ годовыя. Цифры итоговъ, означающія среднее эксплоатаціонное протяженіе, заключенныя въ скобки [ ], показываютъ протяженіе только тѣхъ желѣзныхъ дорогъ, по которымъ имѣются упомянутыя полныя данныя, и къ нимъ только относятся показанныя противъ означенныхъ цифръ суммы расхода и средніе выводы. Цифры же, не заключенныя въ скобки, означаютъ среднее эксплоатаціонное протяженіе всѣхъ показанныхъ въ настоящей таблицѣ дорогъ.
	1871	10.637 [9.151]	50.455.838 61	5.513 70	131,87	59,17	2.476.190 61	270 63	6,47	4,91	4.773.302 44	521 61	12,48	9,46	7.249.493 05	792 24	18,95	14,37	13.577.299 25	1.483 67	35,48	26,91	21.965.169 39	2.400 30	57,41	43,53	7.663.876 22	837 49	20,03	15,19	1871		
	1872	12.828 [12.569]	64.505.402 64	5.132 10	132,60	64,36	3.306.445 46	263 06	6,84	5,13	6.585.939 46	523 98	13,57	10,21	9.892.384 92	787 04	20,41	15,34	17.000.280 49	1.352 55	34,85	26,35	28.040.844 38	2.230 95	57,47	43,47	9.571.892 85	761 56	19,67	14,84	1872		

Примѣчаніе. Распредѣленіе расходовъ по отдѣламъ въ отчетахъ правленій различныхъ желѣзныхъ дорогъ сдѣлано не одинаково; нѣкоторые расходы по однимъ отчетамъ зачислены въ одинъ отдѣлъ, а по другимъ—въ другой; напримѣръ, содержанія начальниковъ отдѣльныхъ службъ, ихъ Канцелярій, начальниковъ дистанцій и т. под. по однимъ отчетамъ зачислены въ составъ общихъ издержекъ управленія, а по другимъ показаны въ составѣ расходовъ по каждой отдѣльной службѣ (пути и строеній, тяги и подвижнаго состава, движенія). Расходы по врачебной части въ однихъ отчетахъ причислены къ издержкамъ центральнаго управленія, а въ другихъ—къ издержкамъ управленія дорогою. По этому сравненіе расходовъ различныхъ дорогъ по каждому отдѣлу не можетъ быть дѣлаемо на основаніи главныхъ итоговъ отчетовъ. Вслѣдствіе того, при составленіи настоящей таблицы необходимо было сдѣлать нѣкоторое передвиженіе расходовъ изъ однихъ отдѣловъ въ другіе; при этомъ, содержанія начальниковъ отдѣльныхъ службъ съ ихъ канцеляріями и начальниковъ дистанцій вездѣ причислены къ расходамъ «управленія дорогою», расходы по врачебной части—къ издержкамъ «центральнаго управленія», а всѣ издержки по телеграфной части — къ расходамъ «движенія».

ПОДРАЗДѢЛЕНІЯ ГЛАВНЫХЪ ЧАСТЕЙ РАСХОДОВЪ:

1870 — 1872.

А. Служба пути и строеній.
   а) Надзоръ за путемъ.
   б) Ремонтъ пути.
   в) Ремонтъ зданій.

Б. Служба тяги и подвижнаго состава.
   а) Тяга паровозовъ.
   б) Ремонтъ подвижнаго состава.

В. Служба движенія.
   а) Служба поѣздовъ.
   б) Служба станціонная.
   в) Служба телеграфная.

А. Служба пути и строеній.

№№ по порядку.	НАЗВАНІЯ ДОРОГЪ.		Среднее эксплоатаціонное протяженіе дорогъ.	Расходъ по службѣ пути и строеній. Вообще.	На версту Дороги.	На версту Поѣзда.	Процентное отношеніе ко всему расходу.	Распредѣленіе расхода службы пути и строеній. Надзоръ за путемъ и строеніями. Вообще.	На версту Дороги.	На версту Поѣзда.	Проц. отношеніе ко всему расходу.	Ремонтъ пути и его принадлежностей. Вообще.	На версту Дороги.	На версту Поѣзда.	Проц. отношеніе ко всему расходу.	Ремонтъ станцій и ихъ принадлежностей. Вообще.	На версту Дороги.	На версту Поѣзда.	Проц. отношеніе ко всему расходу.	ГОДЫ.	№№ по порядку.	Примѣчанія.
1	2		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19			
	А. Правительственныя желѣзныя дороги.																					
1	Финляндская	1870	323	132,305 13	409 61	19,07	31,01	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1870	1	
		1871	447	192,128 69	429 82	18,52	34,73	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1871		
		1872	452	192,921 74	426 82	18,37	31,36	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1872		
2	Тересполе-Брестская	1870	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1870	2	
		1871	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1871		
		1872	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1872		
3	Ливенская узкоколейная	1871	40	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1871	3	
		1772	57	36,006 48	631 69	...	28,49	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1872		
4 5	Одесско-Елисаветградская съ вѣтвями Елисаветградо-Кременчугская	1870	368	311,992 89	847 81	31,59	23,19	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1870	4 5	
6	Московско-Курская (по 1 Августа).	1870	502	738,151 45	1,470 42	29,12	21,15	195,233 11	388 91	7,70		542,918 34	1,081 51	21,42	...	...	...	...	...	1870	6	
		1871	293	400,750 78	1,367 75	24,91	16,44	92,001 42	314 00	5,72		308,749 36	1,053 75	19,19	...	...	...	...	...	1871		
	Всего по казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ	1870	1,193	1.182,449 47	991 16	28,04	22,47															
		1871	780 [740]	592,879 47	801 19	22,41	19,83															
		1872	508 [452]	192,921 74	426 82	18,37	31,36															
	Б. Частныя желѣзныя дороги.																					
1	Царскосельская	1870	25	62,128 79	2,485 15	49,89	23,17%	16,330 16	653 21	13,11	6,09	33,630 25	1,345 57	27,01	12,54	12,159 38	486 37	9,77	4,54%	1870	1	
		1871	25	61,198 31	2,447 93	48,67	22,40	18,796 79	751 87	14,95	6,88	23,511 62	940 46	18,69	8,60	18,889 90	755 59	15,03	6,92	1871		
		1872	25	52,151 56	2,086 06	42,44	19,36	19,222 45	768 90	15,64	7,14	18,331 68	733 27	14,91	6,80	14,597 43	583 89	11,89	5,42	1872		
2	С.-Петербурго-Варшавская	1870	1,207	3.046,296 23	2,523 86	62,56	40,71	233,608 14	193 54	4,80	3,11	2.812,688 09	2,330 32	57,79	37,60	...	...	...	...	1870	2	
		1871	1,207	2.395,355 88	1,984 56	48,37	33,37	263,253 91	218 11	5,32	3,67	2.132,101 97	1,766 45	43,05	29,70	...	...	...	...	1871		
		1872	1,207	2.421,660 49	2,006 35	50,68	29,96	269,000 39	222 87	5,63	3,33	2.152,660 10	1,783 48	45,05	26,63	...	...	...	...	1872		
3	Московско-Нижегородская	1870	410	1.356,828 51	3,309 34	65,83	37,31	126,605 09	308 79	6,14	3,48	1.230,223 42	3,000 55	59,69	33,83	...	...	...	...	1870	3	
		1871	410	1,074,160 24	2,619 92	45,28	30,71	125,786 22	306 80	5,30	3,59	948,374 02	2,313 12	39,98	27,12	...	...	...	...	1871		
		1872	410	888,601 50	2,167 32	36,95	24,66	124,669 25	304 07	5,18	3,46	763,932 25	1,863 25	31,77	21,20	...	...	...	...	1872		
4	Николаевская	1870	604	2.138,729 84	3,540 94	33,99	29,99	186,188 92	308 26	2,96	2,61	1.952,540 92	3,232 68	31,03	27,38	...	...	...	...	1870	4	
		1871	604	2,898,188 86	3,473 82	30,67	27,62	214,281 11	354 77	3,13	2,82	1.883,907 75	3,119 05	27,54	24,80	...	...	...	...	1871		
		1872	604	2.212,522 34	3,663 12	33,17	28,59	239,516 61	396 55	3,59	3,09	1.973,005 73	3,266 57	29,58	25,50	...	...	...	...	1872		

А. Служба пути и строеній.

№№ по порядку.	НАЗВАНІЯ ДОРОГЪ.		Среднее эксплоатаціонное протяженіе дорогъ.	Расходъ по службѣ пути и строеній. Вообще.	Расходъ по службѣ пути и строеній. На версту: Дороги.	Расходъ по службѣ пути и строеній. На версту: Поѣзда.	Процентное отношеніе ко всему расходу.	Распредѣленіе расхода службы пути и строеній. Надзоръ за путемъ и строеніями. Вообще.	Надзоръ. На версту: Дороги.	Надзоръ. На версту: Поѣзда.	Надзоръ. Проц. отношеніе ко всему расходу.	Ремонтъ пути и его принадлежностей. Вообще.	Ремонтъ пути. На версту: Дороги.	Ремонтъ пути. На версту: Поѣзда.	Ремонтъ пути. Проц. отношеніе ко всему расходу.	Ремонтъ станцій и ихъ принадлежностей. Вообще.	Ремонтъ станцій. На версту: Дороги.	Ремонтъ станцій. На версту: Поѣзда.	Ремонтъ станцій. Проц. отношеніе. ко всему расходу.	ГОДЫ.	№№ по порядку.	Примѣчанія.
1	2		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19			
5	Варшаво-Вѣнская	1870	325	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1870	5	
		1871	325	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1871		
		1872	325	332,225 40	1,022 23	17,60	18,34	130,007 70	400 02	6,88	7,18	87,456 20	269 09	4,64	4,82	114,760 50	353 11	6,08	6,33	1872		
6	Варшаво-Бромбергская	1870	138	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1870	6	
		1871	138	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1871		
		1872	138	261,924 10	1,898 00	47,32	29,54	38,614 00	279 81	6,97	4,35	165,210 00	1,197 17	92,85	18,64	58,100 10	421 01	10,50	6,55	1872		
7	Риго-Динабургская	1870	204	214,342 12	1,050 69	29,96	23,59	42,362 97	207 66	5,92	4,66	171,979 15	843 03	24,04	18,93	...	...	...	...	1870	7	
		1871	204	257,897 25	1,264 20	30,18	23,93	48,767 65	239 05	5,71	4,52	209,129 60	1,025 15	24,47	19,41	...	...	...	...	1871		
		1872	210	215,601 48	1,026 69	32,92	21,49	51,020 02	242 96	7,79	5,08	164,581 46	783 73	25,13	16,41	...	...	...	...	1872		
8	Волго-Донская	1870	73	96,361 46	1,320 02	50,37	18,32	12,528 88	171 63	6,55	2,42	83,832 58	1,148 39	43,82	15,90	...	...	...	...	1870	8	
		1871	73	93,365 16	1,278 97	43,67	16,06	13,923 97	190 74	6,51	2,39	79,441 19	1,088 23	37,16	13,67	...	...	...	...	1871		
		1872	73	143,805 54	1,969 94	84,47	28,00	13,683 66	187 45	8,04	2,66	130,121 88	1,782 49	76,43	25,34	...	...	...	...	1872		
9	Московско-Ярославская	1870	254	246,277 95	969 59	37,01	36,85	56,479 19	222 36	8,49	8,45	189,798 76	747 23	28,52	28,40	...	...	...	...	1870	9	
		1871	261	212,888 74	815 67	26,33	29,29	54,497 36	208 80	6,74	7,50	158,391 38	606 87	19,59	21,79	...	...	...	...	1871		
		1872	271	287,154 06	1,059 61	37,04	34,76	69,267 94	255 60	8,94	8,39	217,886 12	804 01	28,10	26,37	...	...	...	...	1872		
10	Московско-Рязанская	1870	201	508,180 58	2,528 26	39,66	29,73	54,936 32	273 31	4,29	3,21	453,244 26	2,254 95	35,37	26,52	...	...	...	...	1870	10	Сумма расходовъ по надзору и расходовъ по ремонту пути и зданій, въ 1872 году, не сходится съ общимъ итогомъ показаннымъ въ настоящей таблицѣ на 36,212 р. 49 к., потому что эта послѣдняя сумма представляетъ сверхштатные расходы, распредѣленія которыхъ въ отчетѣ Правленія за 1872 годъ—не сдѣлано.
		1871	243	445,568 38	1,833 61	29,15	22,94	60,658 44	249 62	3,97	3,12	384,909 94	1,583 99	25,18	19,82	...	...	...	...	1871		
		872	243	534,663 10	2,200 27	33,84	24,06	63,095 05	259 65	3,99	2,84	435,355 56	1,791 59	27,56	19,59	...	...	...	...	1872		
11	Воронежско-Ростовская	1870	79	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1870	11	
		1871	203	134,083 42	660 51	52,71	22,09	49,307 24	242 89	19,38	8,12	84,776 18	417 62	33,33	13,97	...	...	...	...	1871		
		1872	604	288,021 80	476 85	20,67	17,22	126,781 54	209 90	9,09	7,58	161,240 26	266 95	11,58	9,64	...	...	...	...	1872		
12	Одесская	1870	347	330,994 81	953 87	32,91	22,38	78,968 11	227 57	7,85	5,34	252,026 70	726 30	25,06	17,04	...	...	...	...	1870	12	
		1871	884	1.189,208 85	1,345 26	42,09	25,68	248,306 28	280 89	8,79	5,36	940,902 57	1,064 37	33,30	20,32	...	...	...	...	1871		
		1872	958	1.500,485 25	1,666 48	47,03	28,06	274,338 78	286 37	8,08	4,82	1.322,146 47	1,380 11	38,95	23,24	...	...	...	...	1872		
13	Динабурго-Витебская	1870	243	286,246 46	1,177 97	30,44	26,34	90,362 35	371 86	9,61	8,31	195,884 11	806 11	20,83	18,03	...	...	...	...	1870	13	
		1871	243	320,015 25	1,316 93	25,39	18,59	95,435 27	392 74	7,57	5,54	224,579 98	924 19	17,82	13,05	...	...	...	...	1871		
		1872	243	534,443 54	2,199 35	53,58	35,08	101,830 45	419 05	10,21	6,67	432,613 09	1,780 30	43,37	28,41	...	...	...	...	1872		
14	Московско-Курская	1871	209	502,345 53	2,403 57	39,89	27,38	75,127 28	359 46	5,97	4,09	427,218 25	2,044 11	33,92	23,29	...	...	...	...	1871	14	
		1872	502	1.272,481 83	2,534 82	38,00	30,17	182,067 30	362 68	5,44	4,32	1.090,414 53	2,172 14	32,56	25,85	...	...	...	...	1872		
15	Варшаво-Тереспольская	1870	198	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1870	15	
		1871	199	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1871		
		1872	199	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1872		

А. Служба пути и строеній.

1	2		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19			
№№ по порядку.	НАЗВАНІЯ ДОРОГЪ.		Среднее эксплоатаціонное протяженіе дорогъ.	Расходъ по службѣ пути и строеній.				Распредѣленіе расхода службы пути и строеній.												ГОДЫ.	№№ по порядку.	Примѣчанія.
				Вообще.	На версту		Процентное отношеніе ко всему расходу.	Надзоръ за путемъ и строеніями.				Ремонтъ пути и его принадлежностей.				Ремонтъ станцій и ихъ принадлежностей.						
					Дороги.	Поѣзда.		Вообще.	На версту Дороги.	На версту Поѣзда.	Проц. отношеніе ко всему расходу.	Вообще.	На версту Дороги.	На версту Поѣзда.	Проц. отношеніе ко всему расходу.	Вообще.	На версту Дороги.	На версту Поѣзда.	Проц. отношеніе ко всему расходу.			
16	Рязанско-Козловская	1870	198	434,875 69	2,196 34	44,65	29,66	55,668 89	281 16	5,72	3,79	379,206 80	1,915 18	83,93	25,87	...	...	...	...	1870	16	
		1871	198	359,998 91	1,818 18	30,58	22,88	57,235 82	289 07	4,86	3,64	302,763 09	1,529 11	25,72	19,24	...	...	...	...	1871		
		1872	198	486,031 92	2,454 71	36,44	32,14	56,724 55	286 49	4,25	3,75	429,307 37	2,168 22	32,19	28,39	...	...	...	...	1872		
17	Лодзинская	1870	26	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1870	17	
		1871	26	16,469 21	633 43	40,06	21,61	5,847 65	224 91	14,22	7,67	10,201 56	408 52	25,84	13,94	...	...	...	...	1871		
		1872	26	31,357 19	1,206 05	71,34	28,75	5,873 91	225 92	13,36	5,39	25,483 25	980 13	57,98	23,38	...	...	...	...	1872		
18	Ряжско-Моршанская	1870	121	132,515 15	1,095 17	50,61	27,56	21,787 89	180 06	8,32	4,53	110,727 26	915 11	42,29	23,03	...	...	...	...	1870	18	
		1871	121	112,177 55	927 09	42,18	26,88	22,945 60	189 63	8,63	5,50	89,231 95	737 46	33,55	21,38	...	...	...	...	1871		
		1872	121	107,037 11	884 60	41,72	24,42	23,297 37	192 54	9,08	5,31	83,739 74	692 06	32,64	19,11	...	...	...	...	1872		
19	Кіево-Брестская	1870, 1871	278	453,260 34	1,630 43	42,90	25,14	78,389 80	281 98	7,42	4,35	374,870 54	1,348 45	35,48	20,79	...	...	...	...	1870, 1871	19	
		1872	278	220,430 44	792 91	23,14	18,63	58,189 10	209 31	6,11	4,92	162,241 34	583 60	17,03	13,71	...	...	...	...	1872		
20	Козлово-Воронежская	1870	168	173,159 83	1,030 71	45,89	28,64	35,252 89	209 84	9,34	5,83	137,906 94	820 77	36,55	22,81	...	...	...	...	1870	20	
		1871	168	159,850 75	951 49	33,23	28,76	36,058 87	214 64	7,49	6,49	123,791 88	736 85	25,74	22,27	...	...	...	...	1871		
		1872	168	148,249 47	882 43	27,29	23,47	33,079 85	196 90	6,09	5,24	115,169 62	685 53	21,20	18,23	...	...	...	...	1872		
21	Курско-Кіевская	1870	439	298,962 16	681 00	24,12	26,74	106,140 74	241 78	8,56	9,49	192,821 42	439 22	15,56	17,25	...	...	...	...	1870	21	
		1871	439	399,415 89	909 82	29,01	32,23	105,268 25	239 79	7,65	8,49	294,147 64	670 03	21,36	23,74	...	...	...	...	1871		
		1772	439	343,895 27	783 36	23,31	27,27	99,723 25	227 16	6,76	7,91	244,172 02	556 20	16,55	19,36	...	...	...	...	1872		
22	Орловско-Грязская	1870	256	163,263 76	637 75	16,60	20,46	44,943 59	175 56	4,57	5,63	118,320 17	462 19	12,03	14,83	...	...	...	...	1870	22	
		1871	283	327,780 28	1,158 23	33,53	24,51	49,222 10	173 93	5,04	3,68	278,558 18	984 30	28,49	20,83	...	...	...	...	1871		
		1872	283	236,819 13	836 82	24,62	17,31	51,663 85	182 56	5,37	3,77	185,155 28	654 26	19,25	13,54	...	...	...	...	1872		
23	Орловско-Витебская	1870	488	661,454 06	1,355 44	30,78	28,10	96,129 62	196 99	4,47	4,08	565,324 44	1,158 45	26,31	24,02	...	...	...	...	1870	23	
		1871	488	740,435 02	1,517 28	27,70	24,70	109,740 53	224 88	4,11	3,66	630,694 49	1,292 40	23,59	21,04	...	...	...	...	1871		
		1872	488	689,980 16	1,413 89	34,17	28,18	116,722 48	239 18	5,78	3,77	573,257 68	1,174 71	28,39	23,41	...	...	...	...	1872		
24	Шуйско-Ивановская	1870	84	45,958 00	547 12	31,04	20,66	20,530 54	244 41	13,86	9,23	25,427 46	302 71	17,18	11,43	...	...	...	...	1870	24	
		1871	163	98,248 35	602 75	32,61	26,86	34,842 36	213 76	11,56	9,53	63,405 99	388 99	21,05	17,33	...	...	...	...	1871		
		1872	171	88,852 38	519 61	32,05	23,66	36,984 43	216 28	13,34	9,85	51,864 95	303 33	18,71	13,81	...	...	...	...	1872		
25	Риго-Митавская	1870	39	27,152 40	696 22	25,20	22,55	10,358 01	265 59	9,61	8,60	16,794 39	430 63	15,59	13,95	...	...	...	...	1870	25	
		1871	39	22,094 61	566 53	18,87	19,07	9,921 41	254 40	8,47	8,56	12,173 20	312 13	10,40	10,51	...	...	...	...	1871		
		1872	39	20,237 48	518 91	17,29	17,64	10,494 84	269 10	8,97	9,15	9,742 64	249 81	8,32	8,49	...	...	...	...	1872		
26	Поти-Тифлисская	1870	43	35,457 86	824 60	60,77	19,99	4,291 90	99 81	7,36	2,42	31,165 96	724 79	53,41	17,57	...	...	...	...	1870	26	
		1871	156	138,790 65	889 68	58,74	21,04	26,868 75	172 24	11,37	4,07	111,921 90	717 44	47,37	16,97	...	...	...	...	1871		

№№ по порядку.	Названія дорогъ.		Среднее эксплоатаціонное протяженіе дорогъ.	Расходъ по службѣ пути и строеній. Вообще.	На версту Дороги.	На версту Поѣзда.	Процентное отношеніе ко всему расходу.	Распредѣленіе расхода службы пути и строеній. Надзоръ за путемъ и строеніями. Вообще.	На версту Дороги.	На версту Поѣзда.	Проц. отношеніе ко всему расходу.	Ремонтъ пути и его принадлежностей. Вообще.	На версту Дороги.	На версту Поѣзда.	Проц. отношеніе ко всему расходу.	Ремонтъ станцій и ихъ принадлежностей. Вообще.	На версту Дороги.	На версту Поѣзда.	Проц. отношеніе ко всему расходу.	Годы.	№№ по порядку.	Примѣчанія.
1	2		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19			
27	Курско-Харьковско-Азовская	1870	763	1.020,331 59	1,337 26	45,92	27,03	231,001 39	302 75	10,40	6,12	789,330 20	1,034 51	35,52	20,91	...	...	...	...	1870	27	
		1871	763	1.363,391 06	1,786 88	49,14	29,09	243,785 62	319 51	8,79	5,23	1.119,605 44	1,467 37	40,35	23,86	...	...	...	...	1871		
		1872	763	1.114,447 20	1,460 61	40,92	30,32	226,989 86	297 50	8,34	6,18	887,457 34	1,163 11	32,58	24,14	...	...	...	...	1872		
28	Грязе-Царицынская	1870	201	101,592 27	505 44	26,04	21,94	40,789 96	202 93	10,45	8,81	60,802 91	302 51	15,59	13,13	...	...	...	...	1870	28	
		1871	431	275,057 54	638 18	31,42	23,94	95,919 32	222 55	10,96	8,35	179,138 52	415 63	20,46	15,59	...	...	...	...	1871		
		1872	625	330,638 04	529 02	25,77	20,43	133,004 16	212 81	10,37	8,22	197,633 88	316 21	15,40	12,21	...	...	...	...	1872		
29	Тамбовско-Козловская	1870	68	68,728 01	1,010 70	45,71	24,37	13,744 36	202 12	9,14	4,88	54,983 65	808 58	36,57	19,49	...	...	...	...	1870	29	
		1871	68	41,433 67	609 32	24,02	16,03	14,572 46	214 30	8,45	5,64	26,861 21	395 02	15,57	10,39	...	...	...	...	1871		
		1872	68	42,646 98	627 16	19,56	14,77	11,935 20	175 52	5,47	4,14	30,711 78	151 64	14,09	10,63	...	...	...	...	1872		
30	Рыбинско-Бологовская	1870	162	81,276 63	501 70	22,52	18,90	25,220 17	155 68	6,99	5,86	56,056 46	348 02	15,53	13,04	...	...	...	...	1870	30	
		1871	280	166,552 18	594 83	16,42	17,58	53,964 87	192 73	5,32	5,69	112,587 31	402 10	11,10	11,89	...	...	...	...	1871		
		1872	280	192,414 09	687 20	18,09	18,12	53,857 88	192 35	5,06	5,07	138,556 21	494 85	13,03	13,05	...	...	...	...	1872		
31	Балтійская: а) Бывшая Петергофская	1870	51	71,890 69	1,409 62	32,66	25,18	11,749 67	230 38	5,34	4,12	60,141 02	1,179 24	27,32	21,06	...	...	...	...	1870	31	
		1871	51	54,969 98	1,077 84	25,24	20,47	11,998 49	235 26	5,51	4,47	42,974 49	842 58	19,73	16,00	...	...	...	...	1871		
		1872	51	48,932 54	1,547 70	36,45	25,34	17,233 85	337 92	7,95	5,53	61,698 69	1,209 78	28,50	19,81	...	...	...	...	1872		
	б) Отъ Тосны до Балтійскаго порта	1870	73	34,651 20	474 67	31,35	24,79	13,504 93	184 99	12,22	9,66	21,146 27	289 68	19,13	15,13	...	...	...	...	1870		
		1871	388	233,038 05	600 62	22,85	22,94	79,495 18	204 88	7,79	7,83	13,543 87	395 74	15,06	15,11	...	...	...	...	1871		
		1872	388	257,598 24	663 91	27,33	24,09	88,280 71	227 53	9,37	8,26	169,317 53	436 38	17,96	15,83	...	...	...	...	1872		
32	Харьково-Николаевская	1870	47	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1870	32	
		1871	184	189,524 55	1,030 03	53,88	29,07	46,008 04	250 05	13,08	7,06	143,516 51	779 98	40,80	22,01	...	...	...	...	1871		
		1872	324	327,085 94	1,009 52	40,59	24,72	91,907 93	283 66	11,41	6,94	235,178 01	725 86	29,18	17,78	...	...	...	...	1872		
33	Тамбовско-Саратовская	1870	43	20,305 93	472 23	32,22	16,99	5,872 41	136 57	6,72	4,91	14,433 52	333 66	16,50	12,08	...	...	...	...	1870	33	
		1871	305	210,893 72	691 45	36,59	21,54	49,703 34	162 96	8,62	5,08	161,190 38	528 49	27,97	16,46	...	...	...	...	1871		
		1872	353	292,354 45	828 19	32,81	22,29	59,455 26	168 43	6,67	4,53	232,899 19	659 76	26,14	17,76	...	...	...	...	1872		
34	Московско-Брестская	1870 } 1871	} 458	553,482 20	1,208 48	33,61	25,95	137,897 74	301 09	8,37	6,46	415,583 46	907 39	25,24	19,49	...	...	...	...	1870 1871	34	
		1872	1,028	674,772 34	656 39	22,93	21,59	212,905 23	207 11	7,24	6,81	461,867 11	449 28	15,69	14,78	...	...	...	...	1872		
35	Новоторжская	1870	20	6,589 58	329 47	19,25	12,71	3,079 92	153 99	9,00	5,94	3,509 66	175 48	10,25	6,77	...	...	...	...	1870	35	
		1871	33	12,229 64	370 59	24,37	18,01	4,251 64	128 84	8,47	6,26	7,978 00	241 76	15,90	11,75	...	...	...	...	1871		
		1872	33	7,730 94	234 27	12,80	12,12	3,084 83	93 48	5,11	4,84	4,646 11	140 79	7,69	7,28	...	...	...	...	1872		
36	Либавская	1871	96	23,106 26	240 69	26,86	18,59	8,936 55	93 09	10,39	7,19	14,169 71	147 60	16,47	11,40	...	...	...	...	1870	36	
		1872	294	92,080 51	313 20	17,79	21,15	27,033 83	91 95	5,23	6,21	65,046 68	221 25	12,56	14,94	...	...	...	...	1871		

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19			
№№ по порядку.	НАЗВАНІЯ ДОРОГЪ.	Среднее эксплоатаціонное протяженіе дорогъ.	Расходъ по службѣ пути и строеній.				Распредѣленіе расхода службы пути и строеній.												ГОДЫ.	№№ по порядку.	Примѣчанія.
							Надзоръ за путемъ и строеніями.				Ремонтъ пути и его принадлежностей.				Ремонтъ станцій и ихъ принадлежностей.						
			Вообще.	На версту		Процентное отношеніе ко всему расходу.	Вообще.	На версту		Проц. отношеніе ко всему расходу.	Вообще.	На версту		Проц. отношеніе ко всему расходу.	Вообще.	На версту		Проц. отношеніе ко всему расходу.			
				Дороги.	Поѣзда.			Дороги.	Поѣзда.			Дороги.	Поѣзда.			Дороги.	Поѣзда.				
37	Новгородская узкоколейная 1871 1872	43 68	12,096 31 25,652 56	281 31 377 24	16,34 24,32	19,60 23,39	3,942 66 6,072 76	91 69 89 31	5,33 5,76	6,38 5,59	8,153 65 19,579 80	189 62 287 93	11,01 18,56	13,22 18,00					1871 1872	37	
38	Ряжско-Вяземская 1870 1871 1872	43 43	27,178 19 24,665 14	632 05 573 62	42,76 44,49	19,36 21,01	7,596 49 6,933 61	176 66 161 25	11,95 12,51	5,41 5,91	19,581 70 17,731 53	455 39 412 37	30,81 31,98	13,95 15,10					1871 1872	38	
39	Ярославско-Вологодская узкоколейная. 1872	96	37,990 89	395 74	25,77	36,16	17,156 53	178 72	11,64	16,33	20,834 36	217 02	14,13	19,83					1872	39	
40	Константиновская 1872	32	54,265 47	1,550 44		26,49	5,005 54	143 01		2,44	49,259 93	1,407 43		24,05					1872	40	
	Итого по частнымъ желѣзнымъ дорогамъ 1870	7,761 [6,674]	11·546,659 58	1,730 10	41,61	31,03	1,611,042 54	241 53	5,81	4,33	9.934,717 04	1,488 57	35,80	26,70					1870		
	1871	10,637 [9,151]	13.577,299 95	1,483 67	35,48	26,91	2.297,297 39	251 05	6,00	4,55	11.280,002 56	1,232 63	29,48	22,36					1871		
	1872	12,828 [12,569]	17.000,280 49	1,352 55	34,85	26,35	2.159,366 74	251 36	6,48	4,89	13.804,701 26	1,098 31	28,28	11,40					1872		Сумма расхода по «Надзору за путемъ и строеніями» и по «ремонту пути и станцій» за 1872 годъ расходится съ общею, показанною въ настоящей таблицѣ, суммою расхода по службѣ пути и строеній, что объясняется примѣчаніемъ, помѣщеннымъ выше, противъ Московско-Рязанской дороги.

Примѣчаніе. По тѣмъ дорогамъ, по которымъ расходы на „ремонтъ станцій и ихъ принадлежностей“ не показаны отдѣльно—они присоединены къ расходамъ по „ремонту пути и его принадлежностей“.

Б. Служба тяги и подвижнаго состава.

1	2		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
№№ по порядку.	НАЗВАНІЯ ДОРОГЪ.		Среднее годовое эксплоатаціонное протяженіе дорогъ.	Расходъ по службѣ тяги и подвижнаго состава.				Тяга паровозовъ				Ремонтъ подвижнаго состава				ГОДЫ.	№№ по порядку.	Примѣчанія.
				Вообще.	На версту		Процентное отношеніе ко всему расходу.	Вообще.	На версту		Процентное отношеніе ко всему расходу.	Вообще.	На версту		Процентное отношеніе ко всему расходу.			
					Дороги.	Поѣзда.			Дороги.	Поѣзда.			Дороги.	Поѣзда.				
	А. Правительственныя желѣзныя дороги.																	
1	Финляндская	1870	323	136,966 55	424 04	19,74	32,11									1870	1	
		1871	447	167,281 72	374 23	16,13	30,25									1871		
		1872	452	200,201 22	442 92	19,07	32,54									1872		
2	Тересполе-Брестская	1870														1870	2	
		1871														1871		
		1872														1872		
3	Ливенская узкоколейная	1871	40													1871	3	
		1872	57	46,117 00	809 07		36,51									1872		
4	Одесско-Елисаветградская съ вѣтвями	1870	368	590,904 89	1,605 72	59,83	43,91									1870	4	
5	Елисаветградо-Кременчугская																5	
6	Московско-Курская (по 1 Августа).	1870	502	1.911,243 12	3,807 26	75,41	54,77	1.012,115 52	2,016 17	39,94	29,00	899,127 60	1,791 09	35,47	25,77	1871	6	
		1871	293	1.429,245 35	4,877 99	88,83	58,65	802,844 59	2,740 08	49,90	32,97	626,400 76	2,137. 87	38,93	25,71	1870		
	Всего по казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ	1870	1,193	2.639,114 56	2,212 17	62,59	50,15									1870		
		1871	780 [740]	1.596,527 07	2,157 47	60,33	53,39									1871		
		1872	509 [452]	200,201 22	442 92	19,07	32,54									1872		
	Б. Частныя желѣзныя дороги.																	
1	Царскосельская	1870	25	59,451 25	2,378 05	47,74	22,17%	11,635 51	465 42	9,34	4,34	47,815 74	1,912 63	38,40	17,83	1870	1	
		1871	25	66,906 92	2,676 27	53,20	24,49	12,784 14	511 12	10,17	4,68	54,122 78	2,164 91	43,03	19,81	1871		
		1872	25	69,748 99	2,789 96	56,75	25,90	14,299 61	571 98	11,63	5,31	55,449 38	2,217 97	45,12	20,59	1872		
2	С.-Петербурго-Варшавская	1870	1,207	2.720,991 88	2,254 34	55,91	36,36	1.141,284 83	945 55	23,45	15,25	1.579,707 05	1,308 79	32,46	21,11	1870	2	
		1871	1,207	2.958,040 43	2,450 74	59,74	41,21	1.106,653 76	916 86	22,35	15,42	1.851,386 68	1,533 88	37,39	25,79	1871		
		1872	1,207	3.784,343 95	3,135 34	79,21	46,82	1.197,159 71	991 85	25,06	14,81	2.587,184 24	2,143 49	54,15	32,01	1872		
3	Московско-Нижегородская	1870	410	1.513,173 35	3,690 67	73,42	41,61	557,230 46	1,359 10	27,04	15,32	955,942 89	2,331 57	46,38	26,29	1870	3	
		1871	410	1.590,428 81	3,879 10	67,04	45,48	616,138 76	1,500 34	25,93	17,59	975,290 05	2,378 76	41,11	27,89	1871		
		1872	410	1.871,998 44	4,565 85	77,84	51,96	628,161 38	1,532 10	26,12	17,41	1.243,837 05	3,033 75	51,72	34,52	1872		
4	Николаевская	1870	604	3.040,231 15	5,033 49	48,32	42,64	1.381,223 72	2,286 79	21,95	19,37	1.659,007 43	2,746 70	26,37	23,27	1870	4	
		1871	604	3.546,619 97	5,871 89	51,85	46,69	1.549,847 58	2,565 97	22,66	20,40	1.996,772 39	3,305 92	29,19	26,29	1871		
		1772	604	3.554,391 15	5,884 75	53,28	45,94	1.458,170 11	2,414 19	21,86	18,85	2.096,221 59	3,470 56	31,42	27,09	1872		

Б. Служба тяги и подвижнаго состава.

1	2		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	17	18	
№№ по порядку.	Названія дорогъ.		Среднее годовое эксплоатаціонное протяженіе дорогъ.	Расходъ по службѣ тяги и подвижнаго состава. Вообще.	Расходъ по службѣ тяги и подвижнаго состава. На версту Дороги.	Расходъ по службѣ тяги и подвижнаго состава. На версту Поѣзда.	Расходъ по службѣ тяги и подвижнаго состава. Процентное отношеніе ко всему расходу.	Тяга паровозовъ. Вообще.	Тяга паровозовъ. На версту Дороги.	Тяга паровозовъ. На версту Поѣзда.	Тяга паровозовъ. Процентное отношеніе ко всему расходу.	Ремонтъ подвижнаго состава. Вообще.	Ремонтъ подвижнаго состава. На версту Дороги.	Ремонтъ подвижнаго состава. На версту Поѣзда.	Ремонтъ подвижнаго состава. Процентное отношеніе ко всему расходу.	Годы.	№№ по порядку.	Примѣчанія.
5	Варшаво-Вѣнская	1870	325													1870	5	
		1871	325													1871		
		1872	325	862,709 09	2,654 49	45,69	47,61	456,144 50	1,403 52	24,16	25,18	406,564 59	1,250 97	21,53	22,43	1872		
6	Варшаво-Бромбергская	1870	138													1870	6	
		1871	138													1871		
		1872	138	416,976 18	3,021 57	75,33	47,03	163,394 00	1,184 01	29,52	18,43	253,582 18	1,837 56	45,81	28,60	1872		
7	Риго-Динабургская	1870	204	294,581 92	1,444 03	41,17	32,43	169,007 79	828 47	23,62	18,60	125,574 13	615 56	17,55	13,83	1870	7	
		1871	204	409,115 22	2,005 46	47,87	37,96	185,473 99	909 20	21,70	17,21	223,641 23	1,096 26	26,17	20,75	1871		
		1872	210	416,078 46	1,981 32	63,52	41,48	170,042 10	809 72	25,96	16,95	246,036 36	1,171 60	37,56	24,53	1872		
8	Волго-Донская	1870	73	249,601 43	3,419 19	130,46	47,46	126,185 64	1,728 57	65,95	23,99	123,415 78	1,690 62	64,51	23,47	1870	8	
		1871	73	300,791 89	4,120 43	140,67	51,76	175,261 88	2,400 85	81,96	30,16	128,530 01	1,719 58	58,71	21,60	1871		
		1872	73	190,783 74	2,613 48	112,06	37,14	104,342 68	1,429 36	61,28	20,31	86,441 06	1,184 12	50,78	16,83	1872		
9	Московско-Ярославская	1870	254	189,163 71	744 74	28,43	28,31	149,258 98	587 63	22,43	22,33	39,904 73	157 11	6,00	5,97	1870	9	
		1871	261	262,375 43	1,005 27	32,45	36,09	182,945 33	700 94	22,63	25,17	79,430 10	304 33	9,82	10,92	1871		
		1872	271	274,652 18	1,013 48	35,42	33,28	182,114 64	672 01	23,49	22,04	92,537 54	341 47	11,93	11,19	1872		
10	Московско-Рязанская	1870	201	807,291 81	4,016 38	63,00	47,23	425,495 77	2,116 89	33,21	24,89	381,796 04	1,899 49	29,79	22,34	1870	10	Итоги расходовъ на «тягу паровозовъ» и «ремонтъ подвижнаго состава» въ 1872 году, не сходятся съ общимъ итогомъ, показаннымъ въ настоящей таблицѣ на 20,643 р. 58 к.; это происходитъ оттого, что послѣдняя сумма показана въ отчетѣ сверхсмѣтнымъ расходомъ, по «тягѣ и ремонту» подвижнаго состава», безъ распредѣленія на отдѣлы.
		1871	243	983,766 63	4,048 43	64,36	50,64	501,926 63	2,065 54	32,83	25,84	481,840 00	1,982 89	31,53	24,80	1871		
		1872	243	1.141,104 05	4,695 90	72,23	51,35	588,638 11	2,422 38	37,26	26,49	531,822 36	2,188 57	33,66	23,93	1872		
11	Воронежско-Ростовская	1870	79													1870	11	
		1871	203	277,807 28	1,368 51	109,21	45,76	158,632 42	781 44	62,36	26,13	119,174 86	587 07	46,85	19,63	1871		
		1872	604	798,637 93	1,322 25	57,32	47,76	650,246 51	1,076 57	46,67	38,89	148,391 42	245 68	10,65	8,87	1872		
12	Одесская	1870	347	616,019 36	1,775 27	61,25	41,65	401,495 58	1,157 05	39,92	27,15	214,523 78	618 22	21,33	14,50	1870	12	
		1871	884	1.815,314 22	2,053 52	64,26	39,21	1.040,993 32	1,177 59	36,85	22,48	774,320 90	875 93	27,41	16,73	1871		
		1872	958	2.200,854 61	2,297 36	64.82	38,69	1.170,793 39	1,222 13	34,48	20,58	1.030,061 22	1,075 23	30,34	18,11	1872		
13	Динабурго-Витебская	1870	243	428,568 60	1,763 65	45,58	39,43	227,906 93	937 88	24,24	20,97	200,661 67	825 77	21,34	18,46	1870	13	
		1871	243	899,915 55	3,703 35	71,40	52,30	387,986 15	1,596 65	30,78	22,55	511,929 40	2,106 70	40,62	29,75	1871		
		1872	243	508,866 42	2,094 10	51,01	33,40	211,729 67	871 32	21,23	13,90	297,136 75	1,222 78	29,78	19,50	1872		
14	Московско-Курская	1871	209	932,173 42	4,460 16	74,03	50,82	592,496 26	2,834 91	47,05	32,31	339,277 16	1,625 25	26,98	18,51	1870	14	
		1872	502	1.882,643 67	3,750 28	56,23	44,64	1.315,015 01	2,619 55	39,37	31,18	567,628 66	1,130 73	16,96	13,46	1871		
15	Варшаво-Тереспольская	1870	198													1870	15	
		1871	199													1871		
		1872	199													1872		

Б. Служба тяги и подвижнаго состава.

1	2		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
№№ по порядку.	НАЗВАНІЯ ДОРОГЪ.		Среднее годовое эксплоатаціонное протяженіе дорогъ.	Расходъ по службѣ тяги и подвижнаго состава.				Тяга паровозовъ				Ремонтъ подвижнаго состава				ГОДЫ.	№№ по порядку.	Примѣчанія.
				Вообще.	На версту		Процентное отношеніе ко всему расходу.	Вообще.	На версту		Процентное отношеніе ко всему расходу.	Вообще.	На версту		Процентное отношеніе ко всему расходу.			
					Дороги.	Поѣзда.			Дороги.	Поѣзда.			Дороги.	Поѣзда.				
16	Рязанско-Козловская	1870	198	666,713 70	3,367 24	68,45	45,49	319,904 91	1,615 68	32,84	21,83	346,808 79	1,751 56	35,61	23,66	1870	16	
		1871	198	828,302 25	4,183 34	70,35	52,64	385,438 86	1,946 66	32,74	24,49	442,863 39	2,236 68	37,61	28,15	1871		
		1872	198	634,352 92	3,203 80	47,56	41,95	399,988 46	2,020 14	29,99	26,45	234,364 46	1,183 66	77,57	15,50	1872		
17	Лодзинская	1870	26													1870	17	
		1871	26	31,357 06	1,206 04	76,28	41,14	20,029 90	770 38	48,73	26,28	11,327 16	435 66	27,55	14,86	1871		
		1872	26	43,833 57	1,685 90	99,73	40,20	20,676 77	795 26	47,03	18,97	23,156 80	890 64	52,70	21,23	1872		
18	Ряжско-Моршанская	1870	121	157,027 60	1,297 75	59,97	32,66	77,590 84	641 25	29,63	16,14	79,436 76	656 50	30,34	16,52	1870	18	
		1871	121	110,648 17	914 45	41,60	26,51	64,746 44	535 09	24,34	15,51	45,901 73	379 36	17,26	11,00	1871		
		1872	121	151,421 38	1,251 42	59,01	34,55	64,284 75	531 28	25,05	14,67	87,136 63	720 14	33,96	19,88	1872		
19	Кіево-Брестская	1870, 1871	278	713,773 47	2,567 54	67,55	39,59	403,124 60	1,450 10	38,15	22,36	310,648 87	1,117 44	29,40	17,23	1870, 1871	19	
		1872	278	496,619 22	1,786 40	52,13	41,98	265,349 52	954 49	27,86	22,43	231,269 70	831 91	24,27	19,55	1872		
20	Козлово-Воронежская	1870	168	241,080 17	1,435 01	63,89	39,89	157,120 16	935 24	41,64	25,99	83,960 01	499 77	22,25	13,90	1870	20	
		1871	168	198,804 82	1,183 36	41,33	35,77	111,087 80	661 24	23,10	19,98	87,717 02	522 12	18,23	15,79	1871		
		1872	168	251,986 32	1,499 92	46,39	39,88	187,125 19	1,113 84	34,45	29,63	64,861 13	386 07	11,94	10,25	1872		
21	Курско-Кіевская	1870	439	444,443 09	1,012 40	35,85	39,75	300,995 70	685 64	24,28	26,92	143,447 39	326 76	12,83	—	1870	21	
		1871	439	459,173 28	1,045 95	33,35	37,06	310,430 02	707 13	22,55	25,05	148,743 26	338 82	10,80	12,01	1871		
		1872	439	516,347 91	1,176 19	34,99	40,96	310,514 37	707 32	21,05	24,63	205,833 54	468 87	13,94	16,33	1872		
22	Орловско-Грязская	1870	256	378,710 67	1,479 34	38,51	47,47	273,452 66	1,068 17	27,81	34,27	105,258 01	411 17	10,70	13,20	1870	22	
		1871	283	636,091 25	2,247 67	65,06	47,56	419,744 34	1,483 19	42,93	31,39	216,346 91	764 48	22,13	16,17	1871		
		1872	283	766,559 86	2,708 70	79,69	56,03	499,265 17	1,764 18	51,91	36,49	267,294 69	944 51	27,78	19,54	1872		
23	Орловско-Витебская	1870	488	955,810 12	1,958 63	44,48	40,61	606,267 18	1,242 35	28,21	25,75	349,542 94	716 28	16,27	14,86	1870	23	
		1871	488	1,431,370 62	2,933 14	53,54	47,75	703,517 84	1,441 64	26,32	23,47	727,852 78	1,491 50	27,22	24,28	1871		
		1872	488	1,045,611 48	2,142 65	51,78	42,71	527,705 45	1,081 37	26,14	21,56	517,906 03	1,061 28	25,64	21,15	1872		
24	Шуйско-Ивановская	1870	84	60,644 47	721 96	40,25	27,26	44,032 48	524 20	29,73	19,79	16,611 99	197 76	11,22	7,47	1870	24	
		1871	163	110,263 40	676 46	36,60	30,13	78,446 43	481 27	26,04	21,44	31,816 97	195 19	10,56	8,69	1871		
		1872	171	121,351 52	709 66	43,77	32,32	84,062 82	491 60	30,32	22,39	37,288 70	218 06	13,45	9,93	1872		
25	Риго-Митавская	1870	39	31,994 77	820 38	29,69	26,57	16,095 68	412 71	14,93	13,36	15,899 09	407 67	14,76	73,21	1870	25	
		1871	39	34,714 38	890 11	29,65	29,96	16,167 42	414 55	13,81	13,96	18,546 96	475 56	15,84	16,00	1871		
		1872	39	35,392 84	907 51	30,24	30,84	17,445 37	447 32	14,90	15,20	17,947 47	460 19	15,34	15,64	1872		
26	Поти-Тифлисская	1871	43	49,657 18	1,154 82	85,10	27,99	30,910 65	718 85	52,98	17,42	18,746 53	435 97	32,12	10,57	1871	26	
		1872	156	168,850 35	1,082 37	71,46	25,59	104,857 66	672 16	44,38	15,89	63,992 69	410 21	27,08	9,70	1872		

1	2		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
№№ по порядку.	НАЗВАНІЯ ДОРОГЪ.		Среднее годовое эксплоатаціонное протяженіе дорогъ.	Расходъ по службѣ тяги и подвижнаго состава. Вообще.	Расходъ по службѣ тяги и подвижнаго состава. На версту Дороги.	Расходъ по службѣ тяги и подвижнаго состава. На версту Поѣзда.	Расходъ по службѣ тяги и подвижнаго состава. Процентное отношеніе ко всему расходу.	Тяга паровозовъ. Вообще.	Тяга паровозовъ. На версту Дороги.	Тяга паровозовъ. На версту Поѣзда.	Тяга паровозовъ. Процентное отношеніе ко всему расходу.	Ремонтъ подвижнаго состава. Вообще.	Ремонтъ подвижнаго состава. На версту Дороги.	Ремонтъ подвижнаго состава. На версту Поѣзда.	Ремонтъ подвижнаго состава. Процентное отношеніе ко всему расходу.	ГОДЫ.	№№ по порядку.	Примѣчанія.
27	Курско-Харьковско-Азовская.	1870	763	1.652,391 41	2,165 66	74,36	43,78	995,226 36	1,304 36	44,79	26,37	657,165 05	861 30	29,57	17,41	1870	27	
		1871	763	2.001,157 56	2,622 74	72,12	42,71	1,118,228 18	1,465 57	40,30	23,86	882,929 38	1,157 17	31,82	18,85	1871		
		1872	763	1.507,967 94	1,976 37	55,36	41,03	913,590 71	1,197 36	33,54	24,86	594,377 23	779 01	21,82	16,17	1872		
28	Грязе-Царицынская.	1870	201	197,704 87	983 61	50,66	42,70	149,228 21	742 43	38,24	32,23	48,476 66	241 18	12,42	10,47	1870	28	
		1871	431	484,538 42	1,124 22	55,35	42,17	344,071 28	798 31	39,31	29,94	140,467 14	325 91	16,04	12,23	1871		
		1872	625	735,039 50	1,176 06	57,27	45,43	482,690 16	772 30	37,61	29,83	252,349 34	403 76	19,66	15,60	1872		
29	Тамбовско-Козловская	1870	68	84,201 04	1,238 25	56,00	29,85	59,825 48	879 79	39,79	21,92	24,375 56	358 46	16,21	8,93	1870	29	
		1871	68	92,287 94	1,357 18	53,49	35,72	71,056 62	1,044 95	41,18	27,50	21,231 32	312 23	12,31	8,22	1871		
		1872	68	120,145 45	1,766 85	55,11	41,59	90,764 10	1,334 69	41,63	31,41	29,381 35	432 09	13,48	10,18	1872		
30	Рыбинско-Бологовская	1870	162	134,966 44	833 13	37,39	31,39	95,491 55	589 46	26,46	22,21	39,474 89	243 67	10,93	9,18	1870	30	
		1871	280	356,268 89	1,272 38	35,12	37,61	289,385 04	1,033 52	28,52	30,55	66,883 85	238 86	6,60	7,06	1871		
		1872	280	443,867 81	1,585 24	41,78	41,79	273,088 46	975 32	25,69	25,71	170,779 35	609 92	16,06	16,08	1872		
31	Балтійская: а) Бывшая Петергофская.	1870	51	99,164 42	1,944 40	45,04	34,73	47,904 36	939 31	21,76	16,78	51,260 06	1,005 09	23,28	17,95	1870	31	
		1871	51	93,303 89	1,829 49	42,84	34,73	45,706 30	896 20	20,98	17,02	47,597 59	933 29	21,86	17,71	1871		
		1872	51	95,019 10	1,863 12	43,87	30,50	52,905 93	1,037 37	24,44	16,99	42,113 17	825 75	19,43	13,51	1872		
	б) Отъ Тосны до Балтійскаго порта. . .	1870	73	42,641 73	584 13	38,58	30,51	29,785 02	408 01	26,95	21,31	12,856 71	176 12	11,63	9,20	1870		
		1871	388	356,443 19	918 67	34,95	35,10	231,368 58	596 29	22,68	22,78	125,080 61	322 38	12,27	12,32	1871		
		1872	388	331,932 83	855 50	35,12	31,05	208,612 80	537 66	22,14	19,51	123,320 03	317 84	13,08	11,54	1872		
32	Харьково-Николаевская	1870	47													1870	32	
		1871	184	184,674 03	1,003 66	52,50	28,33	113,327 62	615 91	32,22	17,39	71,346 41	387 75	20,28	10,94	1871		
		1872	324	388,467 30	1,198 98	48,21	29,35	220,791 52	681 46	27,40	16,68	167,675 78	517 52	20,81	12,67	1872		
33	Тамбовско-Саратовская.	1870	43	56,567 90	1,315 53	64,67	47,35	43,678 91	1,015 79	49,94	36,56	12,888 99	299 74	14,73	10,79	1870	33	
		1871	305	459,154 23	1,505 42	79,67	46,89	338,276 69	1,109 10	58,70	34,55	120,877 54	396 32	20,97	12,34	1871		
		1872	353	642,742 93	1,820 80	72,13	49,04	442,126 14	1,252 48	49,62	33,73	200,616 79	568 32	22,51	15,31	1872		
34	Московско-Брестская	1870, 1871	458	812,162 76	1,773 28	49,32	38,05	531,622 88	1,160 75	32,29	24,91	280,539 88	612 53	17,03	13,14	1870, 1871	34	
		1872	1,028	1.382,027 86	1,344 38	46,95	44,22	823,105 06	800 68	27,97	26,34	558,922 80	543 70	18,98	17,88	1872		
35	Новоторжская	1870	20	13,685 82	684 29	39,99	26,40	6,818 79	340 94	19,92	13,17	6,867 03	343 35	20,07	13,23	1870	35	
		1871	33	19,768 24	599 04	39,40	29,09	8,912 10	270 06	17,76	13,11	10,856 14	328 98	21,64	15,98	1871		
		187	33	20,354 54	616 81	33,70	31,91	12,580 71	381 24	20,83	19,72	7,773 83	235 57	14,87	12,19	1872		
36	Либавская	1870	96	33,259 16	346 45	38,65	26,76	18,254 11	190 15	21,22	14,68	15,005 05	156 30	17,43	12,08	1870	36	
		1871	294	130,420 12	443 64	25,20	29,96	84,259 75	286 60	16,28	19,36	46,169 37	157 04	8,92	10,60	1871		

Б. Служба тяги и подвижнаго состава.

1	2		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
№№ по порядку.	НАЗВАНІЯ ДОРОГЪ.		Среднее годовое эксплоатаціонное протяженіе дорогъ.	Расходъ по службѣ тяги и подвижнаго состава.				Тяга паровозовъ.				Ремонтъ подвижнаго состава.				ГОДЫ.	№№ по порядку.	Примѣчанія.
				Вообще.	На версту		Процентное отношеніе ко всему расходу.	Вообще.	На версту		Процентное отношеніе ко всему расходу.	Вообще.	На версту		Процентное отношеніе ко всему расходу.			
					Дороги.	Поѣзда.			Дороги.	Поѣзда.			Дороги.	Поѣзда.				
37	Новгородская узкоколейная	1871 1872	43 68	17,582 58 34,086 67	408 89 501 27	23,74 39,32	28,49 31,34	10,503 19 18,727 01	244 26 275 39	14,18 17,76	17,01 17,21	7,079 37 15,359 66	164 63 225 88	9,56 14,56	11,48 14,13	1871 1872	37	
38	Ряжско-Вяземская	1870 1871 1872	} 43 43	45,574 78 38,402 11	1,059 87 893 07	75,23 69,29	32,47 32,71	36,419 45 29,115 46	846 96 677 11	60,13 52,53	25,94 24,80	9,155 33 9,286 65	212 91 215 96	15,10 16,76	6,53 7,91	1871 1872	38	
39	Ярославско-Вологодская узкоколейная	1872	96	34,915 28	363 70	23,68	33,24	23,829 05	248 22	16,16	22,69	11,086 23	115 48	7,52	10,55	1872	39	
40	Константиновская	1872	35	55,343 41	1,581 24		27,02	30,162 68	861 79		14,73	25,180 73	719 45		12,29	1872	40	
	Итого по частнымъ желѣзнымъ дорогамъ	1870	7,761 [6,674]	15·020,803 53	2,250 64	54,13	40,36	7.758,829 08	1,162 55	27,96	20,84	7.261,974 45	1,088 09	26,17	19,52	1870		
		1871	10,637 [9,151]	21.965,169 39	2,400 30	57,41	43,53	11.226,959 49	1,226 86	29,35	22,25	10.738,200 90	1,173 44	28,06	21,28	1871		Несходство итоговъ расхода на «тягу и ремонтъ» съ общимъ итогомъ расходовъ по «службѣ тяги и подвижнаго состава», въ 1872 году, объясняется примѣчаніемъ, сдѣланнымъ выше, противъ Московско-Рязанской дороги.
		1872	12,828 [12,569]	28.060,844 38	2,230 95	57,47	43,47	14.453,414 20	1,149 92	29,62	22,41	13.566,786 60	1,079 39	27,80	21,03	1872		

№№ по порядку.	НАЗВАНІЯ ДОРОГЪ.		Среднее годовое эксплоатаціонное движеніе.	Расходъ по службѣ движенія. Вообще.	На версту Дороги.	На версту Поѣзда.	Процентное отношеніе ко всему расходу.	Служба поѣздовъ. Вообще.	На версту Дороги.	На версту Поѣзда.	Проц. отношеніе ко всему расходу.	Служба станціонная. Вообще.	На версту Дороги.	На версту Поѣзда.	Проц. отношеніе ко всему расходу.	Служба телеграфная. Вообще.	На версту Дороги.	На версту Поѣзда.	Проц. отношеніе ко всему расходу.	ГОДЫ.	№№ по порядку.	Примѣчанія.
1	2		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19			
	А. Правительственныя желѣзныя дороги:																					
1	Финляндская	1870	323	128,206 47	409 61	18,47	30,05	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1870	1	
		1871	447	146,290 28	327 27	14,11	26,45	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1871		
		1872	452	167,198 69	369 91	15,93	27,18	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1872		
2	Тересполе-Брестская	1870	6	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1870	2	
		1871	6	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1871		
		1872	6	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1872		
3	Ливенская узкоколейная	1871	40	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1871	3	
		1872	57	29,886 78	524 43	...	26,66	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1872		
4 5	Одесско-Елисаветградская съ вѣтвями Елисаветградо-Кременчугская	1870	368	298,751 07	.811 82	30,25	22,20	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1870	4 5	
6	Московско-Курская (по 1-е Августа 1871 г.)	1870	502	518,964 49	1,033 79	20,47	14,87	93,690 12	186 63	3,69	2,70	357,688 26	712 53	14,11	10,24	67,586 11	134 63	2,67	1,93	1870	6	
		1871	293	329,773 45	1,125 50	20,49	13,53	62,676 05	213 91	3,89	2,57	213,083 85	727 25	13,24	8,74	54,013 55	184 34	3,36	2,22	1871		
	Всего по казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ	1870	1,193	945,922 03	792 89	22,44	17,98															
		1871	780 [740]	476,063 73	643 33	17,99	15,92															
		1872	509 [452]	167,198 69	369 91	15,93	27,18															
	Б. Частныя желѣзныя дороги:																					
1	Царскосельская	1870	25	36,838 95	1,473 56	29,58	13,74	22,177 54	887 10	17,81	8,28	12,111 26	484 45	9,73	4,52	2,550 15	102 01	2,04	0,94	1870	1	
		1871	25	39,895 32	1,595 81	31,72	14,60	24,099 95	963 99	19,16	8,82	13,575 27	543 02	10,79	4,97	2,220 10	88 80	1,77	0,81	1871		
		1872	25	41,619 00	1,664 76	33,86	15,46	24,831 25	993 25	20,20	9,23	14,075 83	563 03	11,46	5,23	2,711 92	108 48	2,20	1,00	1872		
2	С.-Петербурго-Варшавская	1870	1,207	805,412 98	667 28	16,55	10,77	206,616 46	171 18	4,25	2,76	494,144 29	409 40	10,15	6,61	104,652 23	86 70	2,15	1,40	1870	2	
		1871	1,207	891,332 64	738 47	18,00	12,42	248,375 73	205 78	5,02	3,46	549,749 52	455 47	11,10	7,66	93,207 39	77 22	1,88	1,30	1871		
		1872	1,207	935,014 21	774 67	19,57	11,57	240,932 24	199 62	5,04	2,98	578,228 77	479 07	12,11	7,15	115,853 20	95 98	2,42	1,44	1872		
3	Московско-Нижегородская	1870	410	462,241 93	1,127 41	22,43	12,71	92,097 07	224 62	4,47	2,54	320,005 09	780 50	15,53	8,80	50,139 77	122 29	2,43	1,37	1870	3	
		1871	410	513,562 11	1,252 60	21,65	14,68	112,883 48	275 33	4,76	3,23	348,714 38	850 52	14,69	9,97	51,964 25	126 75	2,20	1,48	1871		
		1872	410	486,878 07	1,187 51	20,24	13,52	110,086 47	268 50	4,57	3,06	335,488 87	818 27	13,95	9,31	41,302 73	100 74	1,72	1,15	1872		
4	Николаевская	1870	604	1.170,201 51	1,937 41	18,60	16,42	302,197 49	500 32	4,80	4,24	759,917 88	1,258 14	12,08	10,66	108,086 14	178 95	1,72	1,52	1870	4	
		1871	604	1.203,281 06	1,992 19	17,59	15,84	357,921 50	592 59	5,24	4,71	727,344 42	1,204 21	10,62	9,57	118,015 14	195 39	1,73	1,56	1871		
		1872	604	1.171,337 94	1,939 30	17,55	15,13	374,682 38	620 34	5,62	4,84	684,171 21	1,132 73	10,25	8,84	112,484 35	186 23	1,68	1,45	1872		

B. Служба движенія.

№№ по порядку.	Названія дорогъ.		Среднее годовое эксплоатаціонное протяженіе.	Расходъ по службѣ движенія. Вообще.	На версту Дороги.	На версту Поѣзда.	Процентное отношеніе ко всему расходу.	Распредѣленіе расхода службы движенія по его главнымъ статьямъ. Служба поѣздовъ. Вообще.	На версту Дороги.	На версту Поѣзда.	Проц. отношеніе ко всему расходу.	Служба станціонная. Вообще.	На версту Дороги.	На версту Поѣзда.	Проц. отношеніе ко всему расходу.	Служба телеграфная. Вообще.	На версту Дороги.	На версту Поѣзда.	Проц. отношеніе ко всему расходу.	Годы.	№№ по порядку.	Примѣчанія.
1	2		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19			
5	Варшаво-Вѣнская	1870	325	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	1870	5	
		1871	325	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	1871		
		1872	325	328,949 70	1,012 15	17,43	18,15	129,520 50	398 52	6,88	7,15	184,985 70	569 19	9,79	10,21	14,443 50	44 44	0,76	0,79	1872		
6	Варшаво-Бробмергская	1870	138	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	1870	6	
		1871	138	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	1871		
		1872	138	99,640 10	722 03	17,99	11,24	45,822 00	332 04	8,27	5,17	47,532 00	344 44	8,59	5,36	6,286 10	45 55	1,13	0,71	1872		
7	Риго-Динабургская	1870	204	267,455 74	1,311 06	37,38	29,44	37,409 35	183 38	5,23	4,12	223,074 79	1,093 50	31,18	24,55	6,971 60	34 18	0,97	0,77	1870	7	
		1871	204	246,927 95	1,210 43	28,90	22,92	40,415 87	198 12	4,73	3,75	197,696 12	969 09	23,14	18,35	8,815 96	43 22	1,03	0,82	1871		
		1872	210	207,173 65	986 54	31,63	20,65	37,021 47	176 29	5,65	3,69	159,929 77	761 57	24,42	15,94	10,222 41	48 68	1,56	1,02	1872		
8	Волго-Донская	1870	73	97,547 83	1,336 28	50,98	18,56	15,261 17	209 06	7,98	2,90	75,762 36	1,037 84	39,59	14,41	6,524 30	89 38	3,41	1,25	1870	8	
		1871	73	96,354 12	1,319 93	45,07	16,59	16,168 76	221 49	7,56	2,79	73,778 92	1,010 68	34,51	12,69	6,406 44	87 76	3,00	1,11	1871		
		1872	73	84,385 58	1,155 96	49,56	16,44	7,910 04	108 35	4,65	1,54	71,113 61	974 16	41,77	13,85	5,361 93	73 45	3,14	1,05	1872		
9	Московско-Ярославская	1870	254	113,492 36	446 82	17,05	16,98	26,453 88	104 15	3,98	3,96	65,715 33	258 72	9,87	9,84	21,323 15	83 95	3,20	3,18	1870	9	
		1871	261	118,222 05	452 96	14,63	16,26	30,803 70	118 02	3,81	4,23	70,145 48	268 76	8,68	9,65	17,272 87	66 18	2,14	2,38	1871		
		1872	271	127,003 06	468 64	16,38	15,36	35,340 93	130 41	4,56	4,28	73,386 53	270 80	9,46	8,87	18,275 60	67 43	2,36	2,21	1872		
10	Московско-Рязанская	1870	201	226,775 30	1,128 24	17,69	13,26	49,808 38	247 81	3,88	2,91	157,978 58	785 96	12,33	9,24	18,988 34	94 47	1,48	1,11	1870	10	Итоги расходовъ по «Службѣ поѣздовъ», «Службѣ станціонной» и «Службѣ телеграфной», въ 1872 году, не сходятся съ общимъ итогомъ по «Службѣ движенія» на 16,285 рублей. Это происходитъ оттого, что послѣдняя сумма показана въ отчетѣ сверхсмѣтнымъ расходомъ по «движенію», безъ распредѣленія на отдѣлы.
		1871	243	275,866 16	1,135 25	18,05	14,20	61,075 45	251 34	3,99	3,14	195,088 94	802 83	12,77	10,04	19,701 77	81 08	1,29	1,02	1871		
		1872	243	310,139 36	1,276 26	19,62	13,92	64,427 34	265 14	4,07	2,90	202,736 04	834 31	12,83	9,12	26,690 98	109 84	1,69	1,20	1872		
11	Воронежско-Ростовская	1870	79	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	1870	11	
		1871	203	90,570 27	446 16	35,61	14,91	15,424 80	75 98	6,07	2,54	61,423 27	302 58	24,14	10,12	13,722 20	67 60	5,40	2,26	1871		
		1872	604	270,254 88	447 44	19,40	16,16	61,637 23	102 05	4,43	3,68	164,400 35	272 18	11,80	9,83	44,217 30	73 21	3,17	2,65	1872		
12	Одесская	1870	347	296,346 50	854 03	29,47	20,06	49,293 06	142 06	4,90	3,34	212,903 22	613 55	21,17	14,40	34,150 22	98 42	3,40	2,32	1870	12	
		1871	684	867,716 09	981 57	30,72	18,74	155,621 31	176 08	5,51	3,36	594,311 61	672 34	21,04	12,84	117,783 17	133 24	4,17	2,54	1871		
		1872	958	976,670 45	1,019 49	28,78	17,17	228,063 57	238 06	6,72	4,01	598,123 76	624 35	17,63	10,51	150,483 12	157 08	4,43	2,65	1872		
13	Динабурго-Витебская	1870	243	188,376 66	775 21	20,04	17,33	53,392 17	219 72	5,68	4,91	120,865 51	497 39	12,86	11,12	14,118 98	58 10	1,50	1,30	1870	13	
		1871	243	259,467 41	1,067 77	20,58	15,08	95,551 87	393 22	7,58	5,55	147,246 09	605 95	11,68	8,56	16,669 45	68 60	1,32	0,97	1871		
		1872	243	231,596 24	953 07	23,22	15,21	73,164 66	301 09	7,33	4,80	136,453 85	561 54	13,68	8,96	21,977 73	90 44	2,21	1,45	1872		
14	Московско-Курская	1871	209	235,118 29	1,124 97	18,67	12,82	43,713 80	209 16	3.47	2,38	158,821 82	759 91	12,61	8,66	32,582 67	155 90	2,59	1,78	1871	14	
		1872	502	565,369 80	1,126 24	16,88	13,42	122,671 24	244 37	3,66	2,91	364,744 48	726 58	10,89	8,66	77,954 08	155 29	2,33	1,85	1872		
15	Варшаво-Тереспольская	1870	198	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	1870	15	
		1871	199	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	1871		
		1872	199	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	1872		

№№ по порядку.	Названія дорогъ.		Среднее годовое эксплоатаціонное протяженіе.	Расходъ по службѣ движенія. Вообще.	На версту: Дороги.	На версту: Поѣзда.	Процентное отношеніе ко всему расходу.	Служба поѣздовъ. Вообще.	На версту: Дороги.	На версту: Поѣзда.	Проц. отношеніе ко всему расходу.	Служба станціонная. Вообще.	На версту: Дороги.	На версту: Поѣзда.	Проц. отношеніе ко всему расходу.	Служба телеграфная. Вообще.	На версту: Дороги.	На версту: Поѣзда.	Проц. отношеніе ко всему расходу.	Годы.	№№ по порядку.	Примѣчанія.
1	2		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19			
16	Рязанско-Козловская	1870	198	191,086 14	965 09	19,62	13,04	32,476 81	164 03	3,33	2,22	130,210 16	657 63	13,37	8,88	28,399 17	143 43	2,92	1,94	1870	16	
		1871	198	204,408 64	1,032 37	17,36	12,99	34,713 30	175 32	2,95	2,21	142,080 97	717 58	12,07	9,03	27,614 37	139 47	2,34	1,75	1871		
		1872	198	204,224 15	1,031 44	15,31	13,51	36,080 13	182 22	2,70	2,39	139,731 07	705 72	10,48	9,24	28,412 95	143 50	2,13	1,88	1872		
17	Лодзинская	1870	26	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1870	17	
		1871	26	11,693 06	449 74	28,44	15,34	1,588 47	61 10	3,86	2,08	8,848 73	340 34	21,53	11,62	1,255 86	48 30	3,05	1,64	1871		
		1872	26	12,795 02	492 11	29,11	11,76	1,461 91	56 22	3,33	1,34	10,090 03	388 08	22,96	9,28	1,243 08	47 81	2,82	1,14	1872		
18	Ряжско-Моршанская	1870	121	80,405 48	664 50	30,70	16,73	11,372 55	93 98	4,34	2,37	60,905 75	503 35	23,26	12,67	8,127 18	67 17	3,10	1,69	1870	18	Въ отчетахъ за 1870—1872 годы суммы расхода на «Содержаніе чиновъ телеграфной службы», причисляемыя обыкновенно къ расходу по службѣ «движенія», вовсе не показаны, хотя соотвѣтственный заголовокъ въ отчетахъ имѣется въ главѣ «Служба станціонная». Поэтому, расходы по «службѣ телеграфной» не показаны и въ настоящей таблицѣ.
		1871	121	76,448 68	631 80	28,74	18,32	8,360 74	69 10	3,14	2,01	60,042 29	496 22	22,58	14,38	8,045 65	66 48	3,02	1,93	1871		
		1872	121	70,170 84	579 93	27,34	16,01	6,911 79	57 12	2,69	1,58	56,013 05	462 92	21,83	12,78	7,246 00	59 89	2,82	1,65	1872		
19	Кіево-Брестская	1870, 1871	278	233,752 43	840 83	22,12	12,96	61,003 42	219 44	5,77	3,38	172,749 01	621 39	16,35	9,58	...	...	...	...	1870, 1871	19	
		1872	278	179,215 05	644 65	18,81	15,15	59,004 14	212 24	6,19	4,99	120,210 91	432 41	12,62	10,16	...	...	...	...	1872		
20	Козлово-Воронежская	1870	168	81,805 25	486 93	21,68	13,54	18,164 14	108 12	4,81	3,01	51,147 51	304 45	13,55	8,46	12,493 60	74 36	3,32	2,07	1870	20	
		1871	168	88,693 22	527 94	18,44	15,96	15,503 60	92 28	3,23	2,79	61,929 59	368 63	12,67	11,15	11,260 03	67 03	2,34	2,02	1871		
		1872	168	104,951 05	624 71	19,33	16,62	17,404 01	103 60	3,20	2,75	75,013 73	446 51	13,82	11,88	12,533 31	74 60	2,31	1,99	1872		
21	Курско-Кіевская	1870	439	189,728 96	432 20	15,30	16,97	38,826 24	88 45	3,13	3,57	123,327 25	280 93	9,95	11,34	27,575 47	62 82	2,22	2,53	1870	21	
		1871	439	201,674 68	459 39	14,65	16,27	49,963 38	113 81	3,63	4,03	118,163 31	269 16	8,58	9,53	33,547 99	76 42	2,44	2,71	1871		
		1872	439	224,625 28	511 67	15,22	17,82	55,659 68	126 79	3,77	4,42	134,948 53	307 40	9,14	10,70	34,017 07	77 48	2,31	2,70	1872		
22	Орловско-Грязская	1870	256	134,502 21	525 40	13,67	16,86	33,788 73	131 99	3,44	4,24	79,790 46	311 68	8,11	10,00	20,923 02	81 73	2,12	2,62	1870	22	
		1871	283	190,718 26	673 92	19,51	14,26	47,336 37	167 26	4,84	3,54	116,333 31	411 08	11,89	8,69	27,048 58	95 58	2,78	2,03	1871		
		1872	283	160,118 18	565 79	16,65	11,70	43,996 86	155 47	4,57	3,21	93,718 16	331 16	9,74	6,85	22,403 16	79 16	2,34	1,64	1872		
23	Орловско-Витебская	1870	488	318,743 71	653 16	14,83	13,54	68,924 62	141 30	3,21	2,93	181,648 75	372 23	8,45	7,72	68,170 34	139 69	3,17	2,89	1870	23	
		1871	488	437,016 04	895 53	16,35	14,58	89,610 04	183 63	3,35	2,99	293,794 57	602 04	10,99	9,80	53,611 43	109 86	2,01	1,79	1871		
		1872	488	333,534 43	683 47	16,52	13,63	70,649 06	144 77	3,50	2,89	209,096 74	428 48	10,35	8,54	53,788 63	110 22	2,67	2,20	1872		
24	Шуйско-Ивановская	1870	84	50,153 22	597 06	33,87	22,54	10,907 18	129 84	7,36	4,90	35,176 54	418 77	23,75	15,81	4,069 50	48 45	2,76	1,83	1870	24	
		1871	163	75,225 76	461 51	24,97	20,56	13,967 66	85 70	4,64	3,82	54,358 68	333 49	18,04	14,85	6,899 41	42 32	2,29	1,89	1871		
		1872	171	79,191 91	463 11	28,56	21,08	14,291 60	83 58	5,16	3,80	57,428 57	335 84	20,71	15,29	7,471 74	43 69	2,69	1,99	1872		
25	Риго-Митавская	1870	39	28,739 06	736 89	26,68	23,87	4,908 46	125 86	4,55	4,07	22,880 11	586 66	21,25	19,00	950 49	24 37	0,88	0,80	1870	25	
		1871	39	26,694 61	684 48	22,79	23,04	4,617 15	118 39	3,94	4,00	20,678 44	530 22	17,66	17,83	1,399 12	35 87	1,19	1,21	1871		
		1872	39	26,970 65	691 55	23,04	23,50	4,793 77	122 92	4,09	4,18	21,132 54	541 86	18,06	18,40	1,044 34	26 78	0,89	0,92	1872		
26	Поти-Тифлисская	1871	43	23,671 74	550 51	40,57	13,34	4,635 62	107 81	7,95	2,61	14,232 02	330 98	24,39	8,02	4,804 10	111 72	8,23	2,71	1871	26	
		1872	156	147,309 10	944 29	62,34	22,32	29,724 88	190 55	12,58	4,50	99,804 38	639 77	42,24	15,12	17,779 84	113 97	7,52	2,70	1872		

Распредѣленіе расхода службы движенія по его главнымъ статьямъ (columns 8–19).

В. Служба движенія.

1	2		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19			
№№ по порядку.	Названія дорогъ.		Среднее годовое эксплоатаціонное движеніе.	Расходъ по службѣ движенія.				Распредѣленіе расхода службы движенія по его главнымъ статьямъ.												Годы.	№№ по порядку.	Примѣчанія.
					На версту		Процентное отношеніе ко всему расходу.	Служба поѣздовъ.				Служба станціонная.				Служба телеграфная.						
				Вообще.	Дороги.	Поѣзда.		Вообще.	На версту: Дороги.	Поѣзда.	Проц. отношеніе ко всему расходу.	Вообще.	На версту: Дороги.	Поѣзда.	Проц. отношеніе ко всему расходу.	Вообще.	На версту: Дороги.	Поѣзда.	Проц. отношеніе ко всему расходу.			
27	Курско-Харьково-Азовская	1870	763	506,749 26	664 16	22,81	13,44	116,928 86	153 25	5,27	3,10	334,428 20	438 31	15,05	8,86	55,392 20	72 60	2,49	1,48	1870	27	
		1871	763	632,051 04	828 38	22,77	13,49	137,767 03	180 56	4,97	2,94	362,539 20	475 15	13,06	7,74	131,744 81	172 67	4,74	2,81	1871		
		1872	763	509,276 59	667 46	18,69	13,84	109,261 04	143 20	4,01	2,97	323,436 53	423 90	11,87	8,79	76,579 02	100 36	2,81	2,08	1872		
28	Грязе-Царицынская	1870	201	66,171 54	329 21	16,96	14,29	10,092 27	50 21	2,58	2,18	44,529 56	221 54	11,42	9,63	11,549 71	57 46	2,96	2,48	1870	28	
		1871	431	163,861 73	380 19	18,72	14,26	33,438 13	77 59	3,82	2,91	103,372 91	239 83	11,81	9,00	27,050 69	62 77	3,09	2,35	1871		
		1872	625	234,316 22	374 91	18,26	14,48	46,454 45	74 33	3,62	2,87	148,039 21	236 86	11,53	9,15	39,822 56	63 72	3,11	2,46	1872		
29	Тамбовско-Козловская	1870	68	40,408 10	594 24	26,88	14,33	9,183 69	135 05	6,12	3,25	24,851 67	365 47	16,53	8,81	6,372 74	93 72	4,23	2,27	1870	29	
		1871	68	49,420 58	726 77	28,65	19,13	6,355 21	93 46	3,69	2,45	36,088 85	530 72	20,91	13,98	6,976 52	102 59	4,05	2,70	1871		
		1872	68	52,759 23	775 87	24,20	18,27	6,879 52	101 17	3,16	2,38	40,241 26	591 78	18,46	13,93	5,638 45	82 92	2,58	1,96	1872		
30	Рыбинско-Бологовская	1870	162	97,244 91	600 28	26,95	22,62	31,966 53	197 32	8,86	7,44	50,252 45	310 20	13,92	11,69	15,025 93	92 75	4,17	3,49	1870	30	
		1871	280	151,518 25	541 14	14,94	16,00	41,374 96	147 77	4,08	4,37	83,992 42	299 97	8,28	8,87	26,150 87	93 40	2,58	2,76	1871		
		1872	280	116,587 01	416 38	10,96	10,98	36,206 93	129 31	3,40	3,41	56,874 77	203 13	5,35	5,36	23,505 31	83 94	2,21	2,21	1872		
31	Балтійская:																					
	а) бывшая Петергофская	1870	51	50,526 12	990 71	22,95	17,70	11,556 63	226 60	5,25	4,05	36,514 53	715 97	16,59	12,79	2,455 16	48 14	1,11	0,86	1870	31	
		1871	51	56,321 06	1,104 33	25,86	20,98	12,759 71	250 19	5,86	4,75	41,504 81	813 82	19,06	15,46	2,056 54	40 32	0,94	0,77	1871		
		1872	51	69,291 16	1,358 65	31,99	22,24	13,913 93	272 82	6,42	4,47	50,336 27	986 98	23,24	16,16	5,040 96	98 85	2,33	1,61	1872		
	б) отъ Тосны до Балтійскаго порта.	1870	73	22,038 65	301 90	19,94	15,73	4,750 88	65 08	4,30	3,39	13,612 48	186 47	12,32	9,72	3,675 29	50 35	3,32	2,62	1870		
		1871	388	171,197 10	441 23	16,78	16,86	44,688 29	115 18	4,38	4,40	99,836 29	257 31	9,79	9,83	26,672 52	68 74	2,61	2,63	1871		
		1872	388	175,787 33	453 06	18,64	16,45	46,551 20	119 98	4,94	4,30	102,551 26	264 30	10,86	9,60	26,684 87	68 78	2,83	2,49	1872		
32	Харьково-Николаевская	1870	47																	1870	32	
		1871	184	129,695 03	704 86	36,87	19,90	28,809 00	156 57	8,19	4,42	63,244 11	452 41	23,66	12,77	17,641 92	95 88	5,01	2,71	1871		
		1872	324	272,956 92	842 46	33,87	20,62	52,785 77	162 92	6,55	3,99	185,073 21	571 22	22,96	13,98	35,097 94	108 32	4,36	2,65	1872		
33	Тамбово-Саратовская	1870	43	20,911 60	486 32	23,91	17,50	6,499 82	151 16	7,44	5,44	12,189 60	283 48	13,93	10,20	2,222 18	51 68	2,54	1,86	1870	33	
		1871	305	130,517 71	427 92	22,65	13,35	29,072 71	95 32	5,05	2,97	74,262 10	243 48	12,88	7,60	27,182 90	89 12	4,72	2,78	1871		
		1872	353	187,448 76	531 03	21,04	14,29	46,680 79	132 24	5,24	3,56	105,146 95	297 87	11,80	8,02	35,621 02	100 92	4,00	2,72	1872		
34	Московско-Брестская	1870, 1871	458	329,274 98	718 94	20,00	15,42	60,798 48	132 74	3,69	2,85	225,704 93	492 81	13,71	10,57	42,771 57	93 39	2,60	2,00	1870, 1871	34	
		1872	1,028	481,196 30	468 09	16,35	15,39	116,707 68	113 53	3,97	3,73	300,503 17	292 32	10,21	9,62	63,985 45	62 24	2,17	2,04	1872		
35	Новоторжская	1870	20	10,755 47	537 77	31,43	20,75	2,507 32	128 37	7,50	4,95	7,146 04	357 30	20,88	13,80	1,042 11	52 10	3,05	2,00	1870	35	Расходъ на содержаніе телеграфистовъ въ отчетѣ за 1872 годъ не показанъ отдѣльно, а слитъ съ расходами «службы станціонной»; по этому, здѣсь, подъ рубрикою «Служба телеграфная» показанъ только расходъ на ремонтъ телеграфа въ 1872 году.
		1871	33	12,364 58	374 69	24,65	18,19	2,699 03	81 79	5,38	3,97	8,479 33	256 95	16,90	12,47	1,186 22	35 95	2,37	1,75	1871		
		1872	33	15,828 72	479 66	26,21	24,81	2,196 74	66 57	3,64	3,45	13,514 41	409 53	22,37	21,18	117 57	3 56	0,20	0,18	1872		
36	Либавская	1871	96	19,415 47	202 25	22,56	15,62	4,615 44	48 08	5,36	3,71	11,751 92	122 42	13,66	9,46	3,048 11	31 75	3,54	2,45	1871	36	
		1872	294	62,052 64	211 07	11,99	14,27	14,386 15	48 94	2,78	3,31	34,222 54	116 40	6,61	7,87	13,443 94	45 73	2,60	3,09	1872		

№№ по порядку.	НАЗВАНІЯ ДОРОГЪ.		Среднее годовое эксплоатаціонное движеніе.	Расходъ по службѣ движенія. Вообще.	На версту Дороги.	На версту Поѣзда.	Процентное отношеніе ко всему расходу.	Распредѣленіе расхода службы движенія по его главнымъ статьямъ. Служба поѣздовъ. Вообще.	На версту Дороги.	На версту Поѣзда.	Проц. отношеніе ко всему расходу.	Служба станціонная. Вообще.	На версту Дороги.	На версту Поѣзда.	Проц. отношеніе ко всему расходу.	Служба телеграфная. Вообще.	На версту Дороги.	На версту Поѣзда.	Проц. отношеніе ко всему расходу.	ГОДЫ.	№№ по порядку.	Примѣчанія.
1	2		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19			
37	Новгородская узкоколейная	1871	43	12,850 72	298 86	17,35	20,83	2,128 24	49 50	2,87	3,45	8,760 18	203 72	11,83	14,21	1,962 30	45 64	2,65	3,17	1871	37	
		1872	68	20,128 99	296 02	19,09	18,51	3,880 05	57 06	3,67	3,57	14,059 75	206 76	13,33	12,94	2,189 19	32 20	2,09	2,00	1872		
38	Ряжско-Вяземская	1870 1871	43	21,658 55	503 68	35,76	15,44	4,645 01	108 02	7,67	3,31	13,765 03	320 12	22,73	9,81	3,248 51	75 54	5,36	2,32	1870 1871	38	
		1872	43	17,030 69	396 07	30,73	14,50	4,130 63	96 06	7,45	3,52	9,798 02	227 87	17,68	8,34	3,102 04	72 14	5,60	2,64	1872		
39	Ярославско-Вологодская узкоколейная .	1872	96	18,791 73	195 75	12,74	17,89	4,941 40	51 47	3,35	4,70	9,783 84	101 92	6,63	9,32	4,066 49	42 36	2,76	3,87	1872	39	
40	Константиновская	1872	35	31,001 89	885 76		15,14	3,216 66	91 90		1,57	21,141 09	604 03		10,32	6,644 14	189 83		3,25	1872	40	
	Итого по частнымъ желѣзнымъ дорогамъ	1870	7,761 [6,674]	5.496,908 89	823 63	19,80	14,77	1.238,944 04	185 64	4,47	3,33	3.626,778 21	543 42	13,07	9,75	631,186 64	94 57	2,27	1,69	1870		Несходство частныхъ итоговъ, за 1872 годъ, съ общимъ итогомъ объясняется примѣчаніемъ, сдѣланнымъ выше, противъ Московско-Рязанской дороги.
		1871	10,637 [9,151]	7.663,876 22	837 49	20,03	15,19	1.791,960 35	195 82	4,68	3,55	4.928,614 04	538 59	12,88	9,77	943,301 83	103 08	2,47	1,87	1871		
		1872	12,828 [12,569]	9.571,892 85	761 56	19,67	14,84	2.376,234 18	189 05	4,87	3,69	6.012,985 71	478 41	12,38	9,32	1.166,387 96	92 80	2,39	1,81	1872		

ЧАСТНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЛОАТАЦИИ
1870—1872 ГОДОВЪ.

ТАБЛИЦА XI.

А. ПЕРЕВОЗОЧНЫЯ СРЕДСТВА И ИХЪ РАБОТА.

А. Паровозы: a) Число паровозовъ: пассажирскихъ, товарныхъ, вообще и на версту дороги.
b) Пробѣгъ вообще,—и среднимъ числомъ на паровозъ.

В. Вагоны: a) Пассажирскіе: число ихъ вообще,—и на версту дороги. Число мѣстъ вообще,—и на версту дороги. Пробѣгъ вообще,—и среднимъ числомъ на вагонъ.
b) Багажные и товарные: число ихъ, вообще,—и на версту дороги. Подъемная способность вообще,—и на версту дороги. Пробѣгъ вообще и среднимъ числомъ на вагонъ.

С. Поѣзды: a) Число ихъ: вообще, большой скорости (пассажирскихъ), малой скорости (товаро-пассажирск. и товарныхъ).
b) Пробѣгъ: вообще, большой скорости, малой скорости,—и среднимъ числомъ.

ТАБЛИЦА XII.

Б. ОБЩЕЕ ЧИСЛО ПЕРЕВОЗОКЪ.

А. Пассажиры: a) Общее число пассажировъ; b) число пассажироверстъ вообще и на версту дороги; c) средній проѣздъ пассажира.

В. Товары: a) Общій вѣсъ товаровъ; b) число пудоверстъ вообще, и на версту дороги; c) среднее протяженіе перевозки одного пуда.

С. Разные предметы, кромѣ пассажировъ и товаровъ:
a) Багажъ, b) почтовая кладь, c) войсковая кладь, экипажи и лошади, d) экипажи, e) собаки, f) лошади, g) скотъ, h) другіе предметы поштучной и повагонной перевозки. Перевозки для потребностей дороги.

ТАБЛИЦА XIII.

I. ВАЛОВОЙ ДОХОДЪ И ВАЛОВОЙ РАСХОДЪ.

Общія валовыя числа дохода и расхода:
а) Валовой доходъ вообще, на версту дороги и на версту поѣзда.
б) Валовой расходъ вообще, на версту дороги и на версту поѣзда.
в) Избытокъ дохода предъ расходомъ вообще, на версту дороги и на версту поѣзда.
г) Процентное отношеніе валоваго расхода къ валовому доходу.

II. РАСПРЕДѢЛЕНІЕ ВАЛОВАГО ДОХОДА ПО ЕГО ГЛАВНЫМЪ ЭЛЕМЕНТАМЪ:

Валовой доходъ вообще, на версту дороги и на версту поѣзда:
Распредѣленіе дохода по его главнымъ элементамъ:
а) Сборъ за перевозку пассажировъ вообще,—на версту дороги,—на версту поѣзда и процентное отношеніе сбора къ общей суммѣ.
б) Сборъ за перевозку товаровъ вообще, на версту дороги, на версту поѣзда, и процентное отношеніе его къ общей суммѣ.
в) Аксесуары скорой и тихой перевозки (т. е. за перевозку разныхъ предметовъ кромѣ пассажировъ и товаровъ). Сборъ вообще, на версту дороги, на версту поѣзда и процентное отношеніе его къ общей суммѣ.
г) Разныя статьи дохода вообще, на версту дороги, на версту поѣзда, и процентное отношеніе его къ общей суммѣ.

А. Перевозочныя средства и ихъ работа.

1. №№ по порядку	2. Названія дорогъ		3. Длина дорогъ къ концу года	4. Паровозы. Число ихъ. Пассажирскіе	5. Паровозы. Число ихъ. Товарные	6. Паровозы. Число ихъ. Вообще	7. Паровозы. Число ихъ. На версту дороги	8. Паровозы. Пробѣгъ. Вообще (версты)	9. Паровозы. Пробѣгъ. Средній. Съ поѣздами и одиночными въ пути (версты)	10. Паровозы. Пробѣгъ. Средній. Въ сложности на паровозъ, считая съ маневрами на станціяхъ (версты)	11. Вагоны пассажирскіе. Число ихъ. Вообще	12. Вагоны пассажирскіе. Число ихъ. На версту дороги	13. Вагоны пассажирскіе. Число мѣстъ. Вообще	14. Вагоны пассажирскіе. Число мѣстъ. На версту дороги	15. Вагоны пассажирскіе. Пробѣгъ. Вообще (версты)	16. Вагоны пассажирскіе. Пробѣгъ. Средній на вагонъ не считая Императорскихъ и служебныхъ (версты)	17. Вагоны товарные и багажные. Число ихъ. Вообще	18. Вагоны товарные и багажные. Число ихъ. На версту дороги	19. Вагоны товарные и багажные. Подъемная способность. Вообще (пуды)	20. Вагоны товарные и багажные. Подъемная способность. На версту дороги (пуды)	21. Вагоны товарные и багажные. Пробѣгъ. Вообще (версты)	22. Вагоны товарные и багажные. Пробѣгъ. Средній на вагонъ (версты)	23. Поѣзды съ выводами къ нимъ относящимися. Число поѣздовъ. Вообще	24. Число поѣздовъ. Въ томъ числѣ: Большой скорости	25. Число поѣздовъ. Въ томъ числѣ: Малой скорости	26. Пробѣгъ поѣздами верстъ. Вообще	27. Пробѣгъ поѣздами верстъ. Въ томъ числѣ: Большой скорости	28. Пробѣгъ поѣздами верстъ. Въ томъ числѣ: Малой скорости	29. Средній на поѣздъ не считая служебныхъ и рабочихъ. Большой скорости	30. Средній на поѣздъ не считая служебныхъ и рабочихъ. Малой скорости	Годы	№№ по порядку	Примѣчанія
	А. Правительственныя желѣзныя дороги.																																
1	Финляндская	1870	446 (323)	. . .		43	0,096	693,766	16,134		95 (4)	0,204				. . .	1,008 (19)	2,260				. . .				693,766			. . .	. . .	1870	1	
		1871	452 (447)	22	25 (2)	47	0,104	1.037,241	22,069		111 (4)	0,236			3.822,648	35,725	1,077 (19)	2,382			7.980,561	7,409	8,866 (3,089)	4,001	1,776	1.037,241 (125,265)	476,104	435,872 (76,142)	118,9	245,4	1871		
		1872	452	id.	id.	id.	id.	1.210,958		25,765	id.	id.			4.238,931	39,616	1,110	2,455			9.920,874	8,937	10,656 (1,786)	6,448	2,422	1.049,818 (38,128)	561,115	450,575	87,0	186,0	1872		
2	Ливенская узкоколейная	1871	57 (40,7)	2	5	7	0,123				17 (2)	0,300	276	4,842		. . .	* 266 (8)	4,666	89,900	1,577		. . .							. . .	. . .	1871	2	
		1872	57	id.	id.	id.	id.					. . .				. . .		. . .				. . .							. . .	. . .	1872		
3 4	(1) Одесско-Елисаветградская (1) Елисаветградо-Кременчугская	1870	368	24	84 (4)	108	. . .	1.132,986 (1,555,382)	14,162	18,516	164 (10)	. . .	* 5,030		3.675,668	23,867	2,180 (18)	. . .	1.309,014		17.722,337	8,152	4,825 (. . .)			987,624 (22,866)	258,864	705,394 (198,831)	. . .	. . .	1870	3 4	(1) Обѣ эти дороги переданы Правительствомъ частному Обществу Одесской желѣзной дороги, и эксплуатируются имъ съ 30 іюля. Свѣдѣнія здѣсь сообщаемыя относятся къ періоду 1870 г. по 29 іюля включительно.
5	Московско-Курская	1870	502,5	39	160 (2)	(2) 199	0,396	2.553,227 (4.658,374)	12,702	22,947	329 (...)	0,654			9.406,617	28,621	3,398 (....)	6,766			40.504,370	11,920	15,273 (4,789)	2,891 (8)	7,593	2.534,705 (217,988)	880,718	1.435,999	304,6	189,1	1870	5	(2) Кромѣ того 4 наемныхъ паровоза, которые пробѣжали 163,604 вер.
		(3) 1871	293	43	159 (2)	202	0,401	1.863,024 (2.993,753)	9,222	14,820	329 (10)	0,640	13,484	26,833	10.925,938	33,931	4,316 (36)	8,588			57.636,218	13,354	9,175 (1,797)	2,197	5,181	1.608,992 (73,343)	560,403	970,005	255,0	187,2	1871		(3) Включительно по 30 іюля. Съ 1 августа 1871 г. дорога эксплуатируется частнымъ обществомъ.
	Б. Частныя желѣзныя дороги.																																
1	Царскосельская	1870	25	9	—	9	0,360	137,930 (169,088)	15,325	18,787	73 (2)	2,840	3,217	128,680	* 1.489,675	20,981	28 (2)	1,120	10,300	412		. . .	4,981			124,525			25	,0	1870	1	
		1871	id.	id.	—	id.	id.	147,665 (185,256)	16,407	20,584	74 (2)	2,880	3,274	130,960	* 1.537,425	21,353	36 (2)	1,440	13,900	556		. . .	5,030			125,750			i	d	1871		
		1872	id.	id.	—	id.	id.	122,900 (183,125)	13,655	20,347	id.	id.	id.	id.	* 2.432,237	36,678	40 (2)	1,600				. . .	4,940			122,900			i	d	1872		
2	С.-Петербурго-Варшавская	1870	1,207	103	142 (14)	245	0,203	5.088,208 (8.306,358)	22,026	33,384	384 (14)	0,305	18,643	15,445	20.400,649	55,136	4,926 (62)	4,081	2.329,800	1,930	50.306,667	10.212	19,304 (8,754)	4,897 (50)	5,653	4.866,905 (210,899)	2.462,679	2,193,327	502,8	388,0	1870	2	
		1871	id.	105	160 (21)	265	0,219	5.159,778 (7.606,557)	21,146	28,704	377 (14)	0,300	18,287	15,150	20.797,520	57,293	5,976 (62)	4,951	2.955,200	2,448	58.209,609	9,757	23,709 (8,066)	5,819 (49)	9,824	4.952,164 (199,845)	2.503,636	2.248,683	430,2	228,9	1871		
		1872	id.	id.	170 (24)	275	0,227	4.967,878 (7.232,470)	19,752	26,299	363 (14)	0,289			21,173,306	60,668	6,041 (62)	5,005			57.394,099	9,500	23,357			4.777,700			. . .	. . .	1872		

Примѣчанія относящіяся къ отдѣльнымъ столбцамъ таблицы: Столбецъ 3) Цифры въ скобкахъ выражаютъ среднюю годовую длину дороги въ эксплоатацію; 4) Въ этой колоннѣ показаны общею цифрою паровозы и товаро-пассажирскіе; 5) Вмѣстѣ съ тѣмъ и станціонные. Цифры въ ( ) означаютъ число послѣднихъ; 8) Первая цифра выражаетъ пробѣгъ паровозовъ (въ пути съ поѣздами и единично); вторая въ ( ) общій пробѣгъ ихъ, считая съ передвиженіями на станціи и проч.; 11) Считая съ Императорскими служебными и почтовыми; въ послѣднихъ на нѣкоторыхъ дорогахъ имѣются особыя помѣщенія и для пассажировъ. Число Императорскихъ и служебныхъ вагоновъ показано въ ( ); 12) Въ этой колоннѣ для выводовъ не приняты въ соображеніе Императорскіе и служебные вагоны; 13) Считая съ помѣщеніями для пассажировъ въ почтовыхъ вагонахъ (см. прим. къ ст. II); 15) Вмѣстѣ съ пробѣгомъ по чужимъ дорогамъ; 17) Въ томъ числѣ и спеціальные,—для лошадей, скота, потребностей дороги и багажные. Послѣдніе обозначены въ ( ); 21) Считая съ пробѣгомъ по чужимъ дорогамъ; 23) Вмѣстѣ съ поѣздами для потребностей дороги (служебныхъ, рабочихъ, съ матеріаломъ и проч.). Послѣдніе обозначены въ ( ); 24) Считая въ томъ числѣ экстренные Императорскіе поѣзды, число которыхъ показано въ ( ); 25) Въ томъ числѣ и смѣшанные поѣзды. (Они означены, гдѣ было возможно, въ скобкахъ). 26) Въ томъ числѣ пробѣгъ поѣздовъ для потребностей дороги—цифры имъ соотвѣтствующія нанесены въ ( ); 27) Въ этой колоннѣ не участвуетъ число пробѣга поѣздовъ для потребностей дороги. 28) Въ этой колоннѣ числа составляютъ пробѣгъ поѣздовъ товарныхъ и смѣшанныхъ,—не считая пробѣга поѣздовъ для потребностей дороги.

А. Перевозочныя средства и ихъ работа.

№№ по порядку.	Названія дорогъ.	Длина дорогъ къ концу года.	Паровозы. Число ихъ. Пассажирскіе.	Паровозы. Число ихъ. Товарные.	Паровозы. Число ихъ. Вообще.	Паровозы. Число ихъ. На версту дороги.	Паровозы. Пробѣгъ. Вообще (версты).	Паровозы. Пробѣгъ. Средній. Съ поѣздами и одиночными въ пути (версты).	Паровозы. Пробѣгъ. Средній. Въ сложности съ маневрами на станціяхъ (версты).	Вагоны пассажирскіе. Число ихъ. Вообще.	Вагоны пассажирскіе. Число ихъ. На версту дороги.	Вагоны пассажирскіе. Число мѣстъ. Вообще.	Вагоны пассажирскіе. Число мѣстъ. На версту дороги.	Вагоны пассажирскіе. Пробѣгъ. Вообще (версты).	Вагоны пассажирскіе. Пробѣгъ. Средній на вагонъ, не считая Императорскихъ и служебныхъ (версты).	Вагоны товарные и багажные. Число ихъ. Вообще.	Вагоны товарные и багажные. Число ихъ. На версту дороги.	Вагоны товарные и багажные. Подъемная способность. Вообще (пуды).	Вагоны товарные и багажные. Подъемная способность. На версту дороги (пуды).	Вагоны товарные и багажные. Пробѣгъ. Вообще (версты).	Вагоны товарные и багажные. Пробѣгъ. Средній на вагонъ (версты).	Поѣзды съ выводами къ нимъ относящимися. Число поѣздовъ. Вообще.	Поѣзды. Число поѣздовъ. Въ томъ числѣ: Большой скорости.	Поѣзды. Число поѣздовъ. Въ томъ числѣ: Малой скорости.	Поѣзды. Пробѣгъ поѣздами верстъ. Вообще.	Поѣзды. Пробѣгъ поѣздами верстъ. Въ томъ числѣ: Большой скорости.	Поѣзды. Пробѣгъ поѣздами верстъ. Въ томъ числѣ: Малой скорости.	Поѣзды. Средній на поѣздъ не считая служебныхъ и рабочихъ. Большой скорости.	Поѣзды. Средній на поѣздъ не считая служебныхъ и рабочихъ. Малой скорости.	Годы.	№№ по порядку.	Примѣчанія.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30			
3	Московско-Нижегородская 1870	410	39	60 (3)	99	0,241	2-162,265 (2,890,793)	22,523	29,199	195	0,475	8,184	19,960	8.908,802	45,686	2,098 (19)	5,117	1.249,000	3,046	37.190,767	17,726	7,309 (1,583)	1,866	3,860	2.061,064 (38,948)	708,654	1.313,462	379,8	340,3	1870	3	
	1871	id.	id.	72 (3)	111	0,270	2.492,065 (3.246,339)	23,074	29,246	207	0,505	8,742	21,321	10.171,226	49,136	2,195 (29)	5,353	1.306,200	3,186	41.741,493	19,016	8,356 (1,433)	2,395	4,528	2.372,254 (38,335)	814,028	1.519,891	339,9	335,6	1871		
	1872	id.	37	90 (7)	127	0,309	2.524,889 (3.293,055)	21,040	25,929	219	0,534			11,061,346	50,508	2,263 (40)	5,502			38 469,925	16,999	8,647 (. . .)			2.405,015 (. . .)			. . .	. . .	1872		
4	Николаевская 1870	604	60	229 (20)	(1) 289	0,478	(2) 6.568,439 (7.614,092)	(2) 22,749	(2) 23,646	252 (8)	0,404	(3) 15,958	26,420	15.329,896	62,827	5,215 (20)	8,634	(4) 2.984,700 / 2.726,550	(4) 4,941 / 4,514	73.499,064	14,093	18,539 (3,926)	3,698 (55)	10,915	6.291,853 (156,592)	2.061,418	4.073,843	557,4	373,2	1870	4	(1) Кромѣ того, 33 наемныхъ паровоза. (2) Считая съ пробѣгомъ наемными паровозами 229,748 вер. (3) Уменьшеніе числа мѣстъ въ вагонахъ, сравнительно съ минувшими годами, произошло отъ передѣлки нѣкоторыхъ вагоновъ въ арестантскіе, и отъ устройства во многихъ другихъ печей и ретирадниковъ. (4) Цифры подъ чертою соотвѣтствуютъ подъемной способности въ зимнее время, по случаю уменьшенія нагрузки нѣкоторыхъ платформъ.
	1871	id.	id.	239 (20)	299	0,495	7.035,542 (8.659,680)	25,217	28,962	262 (12)	0,414	(3) 15,722	26,030	17.447,097	69,788	5,345 (20)	8,849	(4) 3.050,000 / 2.794,700	(4) 5,049 / 4,626	86 633,014	16,208	19,723 (3,300)	3,730 (49)	12,693	6.840,161 (104,290)	2.170,934	4.564,937	582,0	358,1	1871		
	1872	id.	id.	273 (19)	333	0,551	6.907,188 (9.043,268)	21,199	27,156	253 (14)	0,395		. . .	20.412,116	85,406	id. (27)	id.	* id.	id.	87.035,474	16,285	21,702			6.670,816			. . .	. . .	1872		
5	Варшаво-Вѣнская . . 1870	325	41	34	75	0,230	1.788,531 (. . . .)	23,847		102 (10)	0,283	4,204	12,935	3.859,229	41,948	2,029 (31)	6,243	1.260,479	3,878	30.824,296	15,191	8,692 (. . .)	3,041 (4)	5,651 (1,550)	1.467,701 (128,635)	520,620	818,446	171,2	144,8	1870	5	
	1871	id.	28	55	83	0,255	2.096,556 (. . . .)	25,259		124 (10)	0,350	4,794	14,750	3.833,312	33,625	2,495 (31)	7,676	1.396,323	4,296	35.698,573	14,308	9,476 (. . .)	3,848 (2)	5,628 (1,322)	1.682,289 (178,101)	565,170	939,018	146,9	166,8	1871		
	1872	id.	. . .		110	0,338	2.334,227 (. . . .)	21,220		149 (10)	0,427	5,920	18,215	5.004,088	36,000	2,860 (22)	8,800	1.640,102	5,046	38.588,289	13,492	10,433	4,753	5,680	1,887,788 (. . .)			. . .	. . .	1872		
6	Варшаво-Бромбергская. 1870	138	10	12	22	0,159	602,934 (. . . .)	27,406		70	0,508	3,565	25,832	1.709,099	24,415	410 (12)	2,971	193,920	1,405	6.711,052	16,368	4,988 (. . .)	1,571	3,417 (2,067)	442,413 (23,114)	216,318	202,981	137,6	59,4	1870	6	
	1871	id.	id.	16	26	0,188	707,024 (. . . .)	27,193		82	0,594	3,821	27,690	2.048,220	24,978	id.	id.	id.	id.	6.846,802	16,699	5,675 (. . .)	1,470	4,205 (2,396)	510,453 (30,842)	215,832	263,779	146,8	62,7	1871		
	1872	id.	id.	id.	id.	id.	608,419 (. . . .)	23,400		81	0,586	3,767	27,297	1.994,455	24,622	494 (12)	3,580	250,368	1,814	6.347,276	12,848	4,909 (. . .)	1,485	3,424 (1,970)	553,577 (. . .)			. . .	. . .	1872		
7	Риго-Динабургская . . 1870	204	. . .		55	0,269	744,642 (. . . .)	13,539		70	0,343	2,102	10,303	1.910,319	27,290	1,173 (6)	5,750	639,250	3,133	11.398,951	9,717	4,613 (797)	1,493	2,323 (135)	715,392 (22,351)	281,962	411,079	188,8	176,9	1870	7	
	1871	id.	. . .		id.	id.	895,153 (. . . .)	16,275		76	0,372	2,276	11,156	2.337,286	30,753	1,167 (21)	5,720	637,750	3,126	18.120,992	15,527	5,343 (1,199)	1,584	2,560	854,603 (34,814)	300,427	519,362	189,6	202,9	1871		
	1872	214 (210)	. . .		65	0,309	667,711 (1.134,752)	10,272	17,457	id.	id.	id.	id.	2.761,610	36,336	1,375 (15)	6,425	762,550	3,738	12.655,456	9,204	5,938 (1,733)	1,576	2,629 (1,284)	655,040 (55,713)	305,299	294,028 (14,294)	193,7	111,8	1872		
8	Волго-Донская . . . 1870	73	2	10	12	0,164	207,627 (300,505)	17,302	25,042	11 (1)	0,137	392	5,370	79,467	7,946	397	5,440	* 236,100	3,234	3.320,478	8,363	4,327 (31)	404	3,892 (2,263)	191.329 (2,263)	29,492	159,574 (41,604)	73,0	44,0	1870	8	5) Кромѣ того 5 наемныхъ паровозовъ. Выводы средняго пробѣга ихъ сдѣланы общею цифрою. 6) Кромѣ того наемныхъ 91 вагонъ, подъемная способность которыхъ до 336,900 пудовъ, считая въ общей сложности съ вагонами своей дороги.
	1871	id.	id.	id.	(5) id.	id.	(5) 212,031 (310,104)	(5) 12,472	(5) 18,241	id.	id.	id.	id	96,578	9,657	(6) 474	6,493	(6) 282,300	3,867	3.897,023	6,897	6,008 (31)	385	5,592 (3,746)	213,824 (2,263)	28,105	183,456 (48,698)	id.	32,8	1871		
	1872	id.	id.	13 (2)	15	0,205	180,907 (256,006)	12,060	17,067	10	id.	id.	id.	93,570	9,357	618	8,465	368,700	5,050	3.538,691	5,696	3,867 (114)	—	3,753 (544)	170,253 (7,344)	—	162,909 (39,712)	—	43,4	1872		
9	Московско-Ярославская. 1870	261 (253,8)	17	27 (1)	44	0,168	665,422 (904,125)	15,475	20,548	118 (2)	0,444	6,714	25,724	2.660,248	22,933	801 (26)	3,069	478,800	1,834	8.723,132	10,890	5,864 (. . .)	2,213	3,651	665,422 (. . .)	290,964	374,458	131,5	102,5	1870	9	
	1871	261	id.	id.	id.	id.	808,476 (1.084,815)	18,801	24,655	119 (2)	0,448	6,730	25,785	3.081,088	26,334	851 (26)	3,260	* 508,800	1,949	11.723,414	13,776	6,943 (. . .)	2,671	4,272	808,476 (. . .)	344,357	464,119	128,9	108,6	1871		
	1872	271 (261)	. . .		id.	0,162	784,767 (1.059,967)	18,250	24,090	id.	0,431	id.	24,833	3.228,618	27,595	id.	id.	* 505,300	1,864	11.166,964	13,122	7,457 (. . .)	3,233	4,224	775,394	338,256	437,138	104,6	103,4	1872		

А. Перевозочныя средства и ихъ работа.

1. №№ по порядку	2. Названія дорогъ	Годы	3. Длина дорогъ къ концу года	4. Паровозы. Число ихъ: Пассажирскіе	5. Товарные	6. Вообще	7. На версту дороги	8. Пробѣгъ: Вообще (версты)	9. Средній: Съ поѣздами и одиночными въ пути (версты)	10. Средній: Въ сложности на паровозъ, считая съ маневрами на станціяхъ (версты)	11. Вагоны пассажирскіе. Число ихъ: Вообще	12. На версту дороги	13. Число мѣстъ: Вообще	14. На версту дороги	15. Пробѣгъ: Вообще (версты)	16. Средній на вагонъ, не считая Императорскихъ и служебныхъ (версты)
10	Московско-Рязанская	1870	243 (201,4)	8	62 (2)	70	0,288	1.281,334 (1.839,778)	18,843	26,282	123 (1)	0,502	5,462	22,477	5.370,010	44,016
		1871	243	id.	id.	id.	id.	1.528,531 (2.279,709)	22,478	32,567	id.	id.	id.	id.	3.873,697	31,751
		1872	id.	id.	id.	id.	id.	1.579,871 (2 315,570)	23,233	33,079	id.	id.	id.	id.		. . .
11	Воронежско-Ростовская	1870	162 (79)	. . .		10	0,061	155,145 (164,505)	15,514	16,450	20	0,123	700	4,312		. . .
		1871	603 (203)	. . .		* 117	0,194				* 72	0,119		. . .		. . .
		1872	604	. . .		id.	id.	1.393,371 (2 075,962)	11,909	17,743		. . .		. . .	3.857,713	. . .
12	Одесская	1870	817,7 (347)	33	105 (4)	138	0,169	1.154,336 (1.693,843)	8,364	12,274	205 (11)	0,237	7,524	9,201	3.356,957	16,295
		1871	1,036,5 (884)	41	128 (9)	169	0,163	3.074,125 (4.684,502)	19,213	27,719	291 (17)	0,264	9,627	9,287	11.693,640	42,677
		1872	1,036,5 (958)	59	138 (7)	197	0,190	3.570,122 (5.679,840)	18,790	28,831	338 (26)	0,301	10,603	10,229	12.680,022	40,641
13	Динабурго-Витебская	1870	233	20	38	58	0,238	1.078,136 (. . . . .)	18,588		87	0,358	2,942	12,107	2.356,134	27,081
		1871	id.	id.	49	69	0,283	1.247,495 (. . . . .)	18,079		id.	id.	id.	id.	2.704,539	31,086
		1872	id.	id.	71	91	0,374	1.055,465 (1,631,610)	11,598	17,929	id.	id.	id.	id.	5.509.454	63,327
14	Московско-Курская	[1] 1871	209,5	43	159 (2)	202	0,401	1,402,441 (1.873,789)	7,012	9,276	333 (11)	0,640	13,484	26,833	4.783,390	14,851
		1872	502,5	46	id.	205	0,407	3.633,026 (4.830,793)	17,896	23,564	id.	id.	id.	id.	12.730,204	39,534
15	Варшаво-Тереспольская	1870	199,5 (198,5)	12	8	20	0,100	334,656 (. . . .)	16,733		34	0,170	1,404	7,038	1.106,126	32,533
		1871	199,5	id.	id.	id.	id.	416,718 (. . . .)	20,836		37	0,185	1,554	7,789	1.211,325	32,738
		1872	id.	id.	10	22	0,110	369,389 (582,903)	16,790	26,495	38	0,190	1,514	7,538		. . .
16	Рязанско-Козловская	1870	198	12	45	57	0,287	992,975 (1.271,889)	17,420	22,313	90 (2)	0,444	3,254	16,434	2.098,551	23,847
		1871	id.	id.	id.	id.	id.	1.182,566 (1.467,995)	20,746	25,754	id.	id.	id.	id.	2.113,539	24,017
		1872	id.	id.	id.	id.	id.	1.346,488 (1.657,701)	23,622	29,082	id.	id.	id.	id.	2.894,819	32,895

№№ по порядку	Названія дорогъ	17. Вагоны товарные и багажные. Число ихъ: Вообще	18. На версту дороги	19. Подъемная способность: Вообще (пуды)	20. На версту дороги (пуды)	21. Пробѣгъ: Вообще (версты)	22. Средній на вагонъ (версты)	23. Поѣзды съ выводами къ нимъ относящимися. Число поѣздовъ: Вообще	24. Въ томъ числѣ: Большой скорости	25. Малой скорости	26. Пробѣгъ поѣздами верстъ: Вообще	27. Въ томъ числѣ: Большой скорости	28. Малой скорости	29. Средній на поѣздъ не считая служебныхъ и рабочихъ: Большой скорости	30. Малой скорости	Годы	№№ по порядку	Примѣчанія
10	Московско-Рязанская	1,518 (36)	6,247	905,400	3,726	24.219,584	15,954	9,321 (2,766)	1,964	4,591	1.281,334 (152,085)	359,860	769,389	183,2	167,6	1870	10	
		id.	id.	id.	id.	23.744,642	15,642	10,180 (705)	3,753	5,722	1.528,531 (45,390)	453,870	1.029,270	120,9	179,8	1871		
		1,522 (4)	6,263		. . .		. . .	12,679 (418)	2,197	10,064 (1,644)	1.579,871 (25,134)	406,437	1.148,300 (39,576)	185,0	114,1	1872		
11	Воронежско-Ростовская	263 (3)	1,623	157,800	974		. . .	3,298 (101)	946	2,251 (1,230)	159,160 (1,871)	43,176	114,113 (57,374)	45,6	50,6	1870	11	
		1,943 (3)	3,222		. . .		. . .				254,369			. . .	. . .	1871		
			. . .		. . .	9.435,697	. . .	5,413 (587)	739	4,087 (937)	1.393,371 (45,483)	* 525,150	* 822,738	. . .	. . .	1872		
12	Одесская	3,049 (39)	3,728	1.792,100	2,191	17.262,250	5,668	2,329 (. . .)			1,005,740 (23,507)	2 66,329	715,904 (254,594)	. . .	. . .	1870	12	
		4,141 (42)	3,995	2.492,700	2,405	59.469,365	14,361				2.824,901 (63,198)	903,699	1.858,004	. . .	. . .	1871		
		4,285 (38)	4,134	2.606,200	2,514	44.240,770	10,324	3,511 (213)	1,278	2,050 (553)	3.394,423 (204,595)	1.222,349	1.967,479 (533,007)	956,4	959,7	1872		
13	Динабурго-Витебская	1,009 (13)	4,152	489,590	2,015	13.814,211	13,691	4,465 (670)	797 (67)	2,998 (730)	940,183 (27,206)	181,918	731,059	228,2	243,8	1870	13	
		1,046 (13)	4,304	508,910	2,094	17.934,332	17,145	5,981 (896)	1,416 (74)	3,669 (118)	1.260,457 (51,189)	330,733	878,535	233,6	239,4	1871		
		1,510 (26)	6,214	787,190	3,239	35.780,112	23,695	4,847 (972)	1,473	2,402 (23)	997,483 (55,789)	359,412	582,282 (2,493)	244,0	242,4	1872		
14	Московско-Курская	4,316 (36)	8,588		. . .	23.080,485	5,737	5,622 (854)	1,300 (1)	3,468	1.873,789			. . .	. . .	1871	14	[1]) Съ 1 августа.
		id.	id.		. . .	55.026,263	12,749	14,846 (2,204)	4,079	8,563	3.348,195 (174,820)	1.273,597	1.899,778	312,2	221,8	1872		
15	Варшаво-Тереспольская	[2] 377 (8)	1,889	181,600	910	5.139,039	13,631	1,882 (81)	774	1,027	332,294 (11,894)	152,280	168,200	196,6	163,7	1870	15	[2]) Кромѣ того, вмѣстимость специальныхъ вагоновъ на 648 головъ скота для 1870—1871 гг. и на 996 головъ для 1872 года.
		[2] id.	id.	200,800	1,006	7.254,814	19,243	2,366 (245)	786	1,335	414,584 (49,184)	157,200	208,200	200,0	155,9	1871		
		[2] 446 (14)	2,235	240,000	1,203			2,118 (266)	1,466	386	366,724 (. .)			. . .	. . .	1872		
16	Рязанско-Козловская	1,424 (10)	7,192	854,400	4,315	21.151,092	14,853	7,400 (33)	1,161	6,206	974,024 (77,951)	229,680	666,393	197,8	107,9	1870	16	
		id.	id.	id.	id.	22,803,714	16,013	9,398 (41)	1,461	7,896	* 1.177,304 (59,282)	* 289,278	828,744	198,0	104,9	1871		
		id.	id.	id.	id.	25.268,129	17,744	11,140 (41)	1,674	9,425	1.333,808 (42,479)	290,687	1.000,642 (41,184)	173,6	106,1	1872		

№№ по порядку. (1)	НАЗВАНІЯ ДОРОГЪ. (2)		Длина дорогъ къ концу года. (3)	Паровозы. Число ихъ. Пассажирскіе. (4)	Товарные. (5)	ВООБЩЕ. (6)	На версту дороги. (7)	Пробѣгъ. ВООБЩЕ. (8) верcты	Средній. Съ поѣздами и одиночными въ пути. (9) верcты	Въ сложности на паровозъ, считая съ маневрами на станціяхъ. (10) верcты	Вагоны пассажирскіе. Число ихъ. ВООБЩЕ. (11)	На версту дороги. (12)	Число мѣстъ. ВООБЩЕ. (13)	На версту дороги. (14)	Пробѣгъ. ВООБЩЕ. (15) верcты	Средній на вагонъ не считая Императорскихъ и служебныхъ. (16) верcты
17	Лодьзская фабричная	1870	26	3	—	3	0,115	41,573 (. . . . . .)	13,858		11	0,423	421	16,195	194,688	17,698
		1871	id.	id.	—	id.	id.	42,008 (. . . . . .)	14,003		13	0,500	465	17,881	201,076	15,467
		1872	id.	id.	—	id.	id.	44,073 (89,593)	14,691	29,864	14 (1)	id.	id.	id.	200,708	15,439
18	Ряжско-Моршанская	1870	121,5	6	12	18	0,148	265,550 (375,260)	14,753	20,848	40 (2)	0,313	1,096	9,020	719,096	18,923
		1871	id.	id.	id.	id.	id.	269,122 (412,772)	14,951	22,932	id.	id.	id.	id.	774,350	20,377
		1872	id.	id.	id.	id.	id.	257,749 (376,044)	14,319	20,891	id.	id.	1,110	9,135	722,688	19,018
19	Кіево-Брестская	1870	278 (91,4)	13	24	37	0,133	231,992 (304,876)	6,270	8,239	89	0,320			1.009,142	11,338
		1871	278	id.	44	57	0,205	824,576 (1.292,500)	14,466	22,675	id.	id.			2.888,442	32,454
		1872	id.	id.	48	61	0,219	952,640 (1.489,483)	15,617	24,417		. . .			3.331,457	. . .
20	Козлово-Воронежская	1870	168	6	15	21	0,125	381,639 (621,447)	18,173	29,592	47	0,280	1,616	9,619	* 821,011	17,468
		1871	id.	id.	id.	id.	id.	483,311 (759,799)	23,015	36,180	id.	id.	id.	id.	* 868,802	18,485
		1872	id.	id.	id.	id.	id.	548,375 (770,909)	26,113	36,709	id.	id.	id.	id.	2.052,227	43,664
21	Курско-Кіевская	1870	440	21	43	64	0,145	1.306,917 (1.899,746)	20,420	29,683	94, (1)	0,211	* 3,445	7,829	5.587,211	60,077
		1871	id.	id.	id.	id.	id.	1.409,220 (2.153,990)	22,019	33,656	id.	id.	id.	id.	5.832,000	62,709
		1872	id.	id.	id.	id.	id.	1.497,528 (2.127,332)	23,398	33,239	id.	id.	id.	id.	6.354,539	68,328
22	Орловско-Грязская	1870	283 (255,5)	14	26	40	0,141	983,432 (. . . . . .)		24,585	76	0,268	2,873	10,152		. . .
		1871	283	id.	id.	id.	id.	995,336 (1.577,748)	24,896	39,443	id.	id.	id.	id.	2.474,745	32,562
		1872	id.	id.	27	41	0,144	1.005,014 (1.419,105)	24,512	34,612		. . .			2.830,876	. . .
23	Орловско-Витебская	1870	488	20	105	125	0,256	2.397,709 (3.479,359)	19,181	27,834	143	0,293	4,803	9,842	5.176,327	36,198
		1871	id.	id.	id.	id.	id.	2.822,524 (3.834,650)	22,580	30,677	id.	id.	id.	id.	4.580,439	32,034
		1872	id.	id.	id.	id.	id.	2.160,309 (2.859,893)	17,282	22,879	id.	id.	* 4,591	9,405	4.946,119	34,588

Вагоны товарные и багажные. Число ихъ. ВООБЩЕ. (17)	На версту дороги. (18)	Подъемная способность. ВООБЩЕ. (19) пуды	На версту дороги. (20) пуды	Пробѣгъ. ВООБЩЕ. (21) версты	Средній на вагонъ. (22) версты	Поѣзды съ выводами къ нимъ относящимися. Число поѣздовъ. ВООБЩЕ. (23)	Въ томъ числѣ: Большой скорости. (24)	Малой скорости. (25)	Пробѣгъ поѣздами верстъ. ВООБЩЕ. (26)	Въ томъ числѣ: Большой скорости. (27)	Малой скорости. (28)	Средній на поѣздъ не считая служебныхъ и рабочихъ. Большой скорости. (29)	Малой скорости. (30)	ГОДЫ.	№№ по порядку.	ПРИМѢЧАНІЯ.
38 (2)	1,461	20,720	797	332,783	8,757	1,597			40,915			. . .	. . .	1870	17	
id.	id.	id.	id.	509,509	13,408	1,633			41,106			. . .	. . .	1871		
id.	id.	id.	id.	246,452	6,485	1,720			43,956			. . .	. . .	1872		
320 (4)	2,633	192,000	1,580	495,412	1,548	2,166 (. . .)	730	1,436	* 261,859 (16,843)	90,520	154,496	* 124,0	107,5	1870	18	
id.	id.	id.	id.	562,642	1,758	2,132 (. . .)	715	1,417	* 265,954 (13,512)	88,730	163,712	* 124,6	115,5	1871		
id.	id.	id.	id.	729,210	2,278	1,946 (. . .)	732	1,214	256,608 (14,662)	91,016	150,930	* 124,3	* 124,3	1872		
939 (8)	3,380			862,391	918	1,573 (505)	2 (2)	* 1,066 (956)	231,992 (22,856)			. . .	. . .	1870	19	
2,289 (8)	8,233			10.431,777	4,557	5,230 (950)	9 (9)	4,271 (2,890)	824,576 (. . . . . .)			. . .	. . .	1871		
. . . .	. . .			10.906,613	. . .	6,698 (1,243)	3,449	2,006	952,660 * (97,691)	423,924	431,045	122,9	214,8	1872		
408 (4)	2,430	244,800	1,457	5.758,547	14,114	3,350 (. . .)	1,158	2,192	377,349 (8,395)	203,513	165,441	* 175,7	75,4	1870	20	
id.	id.	id.	id.	6.229,781	15,269	4,041 (. . .)	1,460	2,581	481,036 (10,961)	253,667	216,408	* 173,7	83,8	1871		
id.	id.	id.	id.	5.702,059	13,975	3,515 (228)	1,522	1,765	543,250 (13,396)	253,945	275,909	166,8	156,3	1872		
988 (8)	2,245	595,200	1,352	8.590,060	8,694	2,536 * (28)	1,519	989	1.239,749 (188,626)	655,177	395,946	431,3	400,3	1870	21	
id.	id.	id.	id.	6.299,661	6,379	2,754 * (54)	1,474	1,226	1.376,512 (201,476)	688,710	486,326	* 467,2	396,6	1871		
id.	id.	id.	id.	4.990,478	5,051	3,109 (44)	1,492	1,573	* 1.475,541 (162,009)	692,494	621,038	* 464,1	394,8	1872		
692 (8)	2,445	410,400	1,450		. . .	3,896 (. . .)	1,401	2,495	983,432			. . .	. . .	1870	22	
id.	id.	id.	id.	13.985,149	20,209	4,669 (40)	1,334	3,295	977,693 (132,206)	381,018	464,469	* 285,6	140,9	1871		
. . . .	. . .			13.759,327	. . .	4,511 (17)	1,464	3,030	961,873 (57,473)	423,792	480,608	* 289,4	158,6	1872		
2,128 (21)	4,360	1.228,500	2,517	31.363,078	14,738	11,034 (5,115)	1,456	4,463	2.148,863 (85,513)	710,528	1.352,822	488,0	303,3	1870	23	
2,133 (21)	4,371	1.248,600	2,558	40.720,551	19,090	9,614 (2,160)	1,405	6,049	2.673,254 (49,788)	684,415	1.939,051	487,1	320,6	1871		
id.	id.	id.	id.	32.616,985	15,291	7,532 (1,861)	1,469	4,202	2.019,094 (51,459)	716,872	1.250,763	488,0	297,6	1872		

А. Перевозочныя средства и ихъ работа.

1	2		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30			
№№ по порядку.	НАЗВАНІЯ ДОРОГЪ.		Длина дорогъ къ концу года.	Паровозы. Число ихъ. Пассажирскіе.	Паровозы. Число ихъ. Товарные.	Паровозы. Число ихъ. Вообще.	Паровозы. Число ихъ. На версту дороги.	Паровозы. Пробѣгъ. Вообще. (версты)	Паровозы. Пробѣгъ. Средній. Съ поѣздами и одиночными въ пути. (версты)	Паровозы. Пробѣгъ. Средній. Въ сложности съ шировозъ, считая съ маневрами на станціяхъ. (версты)	Вагоны пассажирскіе. Число ихъ. Вообще.	Вагоны пассажирскіе. Число ихъ. На версту дороги.	Вагоны пассажирскіе. Число мѣстъ. Вообще.	Вагоны пассажирскіе. Число мѣстъ. На версту дороги.	Вагоны пассажирскіе. Пробѣгъ. Вообще. (версты)	Вагоны пассажирскіе. Пробѣгъ. Средній на вагонъ, не считая Императорскихъ и служебныхъ. (версты)	Вагоны товарные и багажные. Число ихъ. Вообще.	Вагоны товарные и багажные. Число ихъ. На версту дороги.	Вагоны товарные и багажные. Подъемная способность. Вообще. (пуды)	Вагоны товарные и багажные. Подъемная способность. На версту дороги. (пуды)	Вагоны товарные и багажные. Пробѣгъ. Вообще. (версты)	Вагоны товарные и багажные. Пробѣгъ. Средній на вагонъ. (версты)	Поѣзды съ выводами къ нимъ относящимися. Число поѣздовъ. Вообще.	Поѣзды. Число поѣздовъ. Въ томъ числѣ: Большой скорости.	Поѣзды. Число поѣздовъ. Въ томъ числѣ: Малой скорости.	Поѣзды. Пробѣгъ поѣздами верстъ. Вообще.	Поѣзды. Пробѣгъ поѣздами верстъ. Въ томъ числѣ: Большой скорости.	Поѣзды. Пробѣгъ поѣздами верстъ. Въ томъ числѣ: Малой скорости.	Поѣзды. Пробѣгъ поѣздами верстъ. Средній на поѣздъ не считая служебныхъ и рабочихъ. Большой скорости.	Поѣзды. Пробѣгъ поѣздами верстъ. Средній на поѣздъ не считая служебныхъ и рабочихъ. Малой скорости.	Годы.	№№ по порядку.	ПРИМѢЧАНІЯ.
24	Шуйско-Ивановская	1870	84	6	8	14	0,166	149,599 (298,078)	10,685	21,291	28	0,333	1,186	14,120	482,121	17,218	170	2,024	102,000	1,214	3.280,487	19,297	2,038 (. . .)	883	1,155	148,076	64,954	83,122	73,5	71,9	1870	24	
		1871	171 (162,6)	8	16	24	0,140	304,964 (519,218)	12,707	21,634	40	0,234	1,556	9,100	964,094	23,652	362 (2)	2,117	* 217,200	1,270	4.778,127	13,199	4,006 (. . .)	1,418	2,588 (889)	301,267	119,568	181,699	84,3	70,2	1871		
		1872	171	id.	id.	id.	id.	311,842 (518,712)	12,993	21,613	id.	id.	id.	id.	1.073,509	26,837	id.	id.	* 217,000	1,269	11.546,771	31,897	3,508 (. . .)	1,477	2,031 (1,759)	277,249	126,373	150,876 (3,955)	84,5	70,8	1872		
25	Риго-Митавская	1870	39	. . .		8	0,205	109,962 (. . . . .)	13,745		45	1,154	2,190	56,154	324,630	7,214	77 (4)	1,974	47,400	1,215	425,716	5,528	2,777 (12)	1,191	1,574	107,751 (197)	46,199	61,355	38,7	39,0	1870	25	
		1871	id.	. . .		id.	id.	119,132 (. . . . .)	14,891		id.	id.	id.	id.	397,636	8,836	id.	id.	id.	id.	384,610	4,994	3,012 (18)	1,118	1,876	117,106 (359)	43,602	73,145	39,0	39,0	1871		
		1872	id.	. . .		id.	id.	119,581 (218,166)	14,947	27,270	id.	id.	id.	id.	429,429	9,542	77 (12)	id.	id.	id.	399,589	5,189	3,013 (21)	1,108	1,884	117,052 (404)	43,172	73,476 (71,487)	38,9	39,0	1872		
26	Поти-Тифлисская	1871	118 (43)	10	21	31	0,262	58,350 (86,631)	1,882	2,794	73 (2)	0,601				. . .	440 (16)	3,728				. . .				58,350			. . .	. . .	1871	26	
		1872	156	13	27	40	0,250	254,200 (420,603)	6,355	10,515	124 (2)	0,782	4,336	27,794		. . .	716 (16)	4,589	429,600	2,753		. . .	2,423 (375)	484	1,564 (691)	236,294			. . .	. . .	1872		
27	Курско-Харьково-Азовская	1870	763	42	83	125	0,163	2.513,699 (3.256,253)	20,109	26,050	216 (3)	0,279	11,865	15,550	8.128,001	38,159	1,967 (20)	2,578	980,200	1,284	19.384,993	9,855	10,747 (. . .)	3,382	7,365	2.222,150 (. . . . .)	1.039,223	1.182,927	307,2	160,6	1870	27	
		1871	id.	id.	84	126	0,165	2.856,647 (3.686,963)	22,671	29,261	217 (3)	0,280	11,850	15,530	8.992,883	42,022	2,052 (20)	2,689	1.270,200	1,664	16.706,182	8,141	8,047 (1,956)	2,350	3,741	2.774,788 (104,046)	1.083,381	1.587,361	461,0	424,3	1871		
		1872	id.	id.	id.	id.	id.	2.811,301 (3.857,833)	22,311	30,617	223 (3)	0,288			9.350,813	42,503	2,260 (20)	2,962			13.568,920	6,003	7,743 (2,810)	1,971	2,962	2.723,788 (77,814)	1.169,128	1.476,846	593,1	498,5	1872		
28	Грязе-Царицынская	1870	303 (200,5)	6	24	30	0,099	420,918 (601,378)	14,030	20,046	62	0,204	2,096	6,917	1.230,178	19,841	588 (8)	1,940	352,800	1,164	9.268,929	15,763				359,064 (. . . . .)			. . .	. . .	1870	28	
		1871	625 (431)	17	63	80	0,128	880,501 (1.204,582)	11,005	15,057	110	0,176	3,690	5,904	2.461,514	22,377	1,690 (15)	2,704	1.018,500	1,622	18.006,803	10,654				875,327 (. . . . .)			. . .	. . .	1871		
		1872	625	id.	id.	id.	id.	1.285,315 (1.773,395)	16,066	22,167	id.	id.	id.	id.	2.981,744	27,106	1,753 (15)	2,804	1.055,900	1,689	20.722,630	11,821	* 4,246 (. . .)	1,618	2,628	1.283,370 (50,813)	429,642	802,915 (96,749)	265,5	305,5	1872		
29	Козлово-Тамбовская	1870	68	4	8	12	0,176	149,412 (220,579)	12,451	18,381	26	0,382			451,137	16,112	148 (6)	2,176			1.604,260	10,839	1,803 (. . .)	734	1,069	150,348			. . .	. . .	1870	29	(1) Кромѣ того 3 наемныя паровоза, пробѣжавшіе 11,749 верстъ.
		1871	id.	id.	id.	id. (1)	id.	174,250 (247,563)	14,521	20,630	29	0,426			668,632	23,056	146 (4)	2,147			2,017,513	13,818	2,288 (. . .)	717	1,571	172,513			. . .	. . .	1871		
		1872	id.	id.	11	15	0,220	(1) 219,104 (294,032)	12,172	17,002	id.	id.			832,824	29,028	246 (4)	3,617			3.146,311	12,789	3,100 (. . .)	1,470	1,630	218,020 (2,865)	105,723	109,432	* 71,9	67,1	1872		
30	Рыбинско-Бологовская	1870	280 (161,8)	5	48 (3)	53	0,189	462,736 (681,981)	9,073	12,867	42 (3)	0,139	1,536	5,486	1.269,387	32,548	1,410 (5)	5,035			3.239,998	2,297	1,407 (54)	703	650	360,909 (1,847)	* 195,503	163,559	278,0	251,6	1870	30	
		1871	280	id.	id.	id.	id.	1,158,400 (1.568,893)	22,713	29,601	id.	id.	id.	id.	2.627,079	67,361	1,610 (5)	5,750			7.405,282	4,599	3,938 (292)	1,383	2,263	1.014,520 (12,323)	384,616	617,581	278,1	272,9	1871		
		1872	id.	id.	67 (3]	72	0,257	1,116,603 (1.517,041)	16,182	21,070	id.	id.			3.035,019	77,821	2,558	9,135			11.592,065	4,531	6,694 (3,320)	1,482	1,892	1.063,208 (123,662)	418,478	521,068	*282,3	275,4	1872		

А. Перевозочныя средства и ихъ работа.

1. №№ по порядку	2. Названія дорогъ	Годы	3. Длина дорогъ къ концу года	4. Паровозы. Число ихъ. Пассажирскіе	5. Паровозы. Число ихъ. Товарные	6. Паровозы. Число ихъ. Вообще	7. Паровозы. Число ихъ. На версту дороги	8. Паровозы. Пробѣгъ. Вообще (версты)	9. Паровозы. Пробѣгъ. Средній: съ поѣздами и одиночными въ пути (версты)	10. Паровозы. Пробѣгъ. Средній: въ сложности на паровозъ, считая съ маневрами на станціяхъ (версты)	11. Вагоны пассажирскіе. Число ихъ. Вообще	12. Вагоны пассажирскіе. Число ихъ. На версту дороги	13. Вагоны пассажирскіе. Число мѣстъ. Вообще	14. Вагоны пассажирскіе. Число мѣстъ. На версту дороги	15. Вагоны пассажирскіе. Пробѣгъ. Вообще (версты)	16. Вагоны пассажирскіе. Пробѣгъ. Средній на вагонъ не считая Императорскихъ и служебныхъ (версты)
31	Балтійская. а) бывшая Петергофская .	1870	51	11	—	11	0,216	220,371 (270,289)	20,033	24,571	115 (1)	2,235	5,646	110,706	1.884,521	16,530
		1871	id.	id.	—	id.	id.	219,087 (272,849)	19,917	24,804	131 (1)	2,550	6,606	129,530	1,958,029	15,061
		1872	id.	5	6	id.	id.	275,056 (226,923)	15,914	20,629	id.	id.	id.	id.	1.993,005	15,330
	б) отъ Тосны до Балтійскаго порта . .	1870	388 (73,3)	. . .		42	0,108	110,522 (116,642)	2,631	2,777	67	0,172	2,692	6,938	266,475	3,977
		1871	388	16	36 (2)	52	0,129	1.021,583 (1.417,956)	20,431	27,268	90 (1)	0,229	* 3,243	8,358	3.397,097	38,169
		1872	id.	id.	id.	id.	id.	975,457 (1.493,253)	19,509	28,716	id.	id.	* 3,203	8,255	3.708,879	41,672
32	Харьково-Николаевская	1870	112 (47)	. . .		21	0,187	74,801 (98,911)	3,562	4,710	24	0,214	904	8,071	241,227	10,051
		1871	244 (184,3)	12	28	40	0,164	365,995 (465,564)	9,149	11,639	82	0,331	3,104	12,721	1.658,780	20,229
		1872	324	id.	46	58	0,179	816,139 (1.016,396)	14,071	17,524	120	0,370	4,568	14,098	3.845,055	32,042
33	Тамбово-Саратовская. .	1870	108 (42,6)	10	30	40	0,370	76,845 (109,764)	1,921	2,744	92	0,851	(1) 2,683	24,842	309,051	3,359
		1871	353 (304,8)	15	41	56	0,158	657,175 (906,693)	11,735	16,191	107	0,303	3,306	9,365	1.958,721	18,305
		1872	353	. . .		65	0,184	927,502 (1.243,507)	14,269	19,130	109 (3)	0,300	3,244	9,189	3.031,325	28,503
34	Московско-Брестская. .	1870	397 (112)	20	23	43	0,108	272,326 (379,170)	6,333	8,818	97	0,244			933,223	9,621
		1871	1,028 (478)	40	78	118	0,114	1.481,332 (2.303,596)	12,553	19,522	* 163	0,158			4 853,438	29,775
		1872	1,028	id.	98	138	0,134	2.993,638 (4.393,111)	21,693	31,824	184 (2)	0,177	6,951	6,761	11.978,569	65,816
35	Новоторжская	1870	33 (19,8)	5	—	5	0,151	34,452 (46,962)	6,890	9,392	12	0,363	* 432	13,090	98,611	8,217
		1871	33	id.	—	id.	id.	51,674 (72,820)	10,355	14,564	id.	id.	id.	id.	173,157	14,429
		1872	id.	id.	—	id.	id.	61,321 (91,518)	12,264	18,303	id.	id.	id.	id.	183,018	15,251
36	Либавская.	1871	294 (96)	10	16 (4)	26	0,088	86,035 (139,866)	3,910	5,379	72 (1)	0,241	* 2,681	9,120	361,921	5,097
		1872	294	id.	30 (4)	40	0,136	517,568 (604,754)	14,377	15,118	id.	id.	* 2,513	8,547	1.501,426	21,146

17. Вагоны товарные и багажные. Число ихъ. Вообще	18. Вагоны товарные и багажные. Число ихъ. На версту дороги	19. Подъемная способность. Вообще (пуды)	20. Подъемная способность. На версту дороги (пуды)	21. Пробѣгъ. Вообще (версты)	22. Пробѣгъ. Средній на вагонъ (версты)	23. Поѣзды съ выводами къ нимъ относящимися. Число поѣздовъ. Вообще	24. Число поѣздовъ. Въ томъ числѣ: Большой скорости	25. Число поѣздовъ. Въ томъ числѣ: Малой скорости	26. Пробѣгъ поѣздами верстъ. Вообще	27. Пробѣгъ поѣздами верстъ. Въ томъ числѣ: Большой скорости	28. Пробѣгъ поѣздами верстъ. Въ томъ числѣ: Малой скорости	29. Средній на поѣздъ не считая служебныхъ и рабочихъ. Большой скорости	30. Средній на поѣздъ не считая служебныхъ и рабочихъ. Малой скорости	Годы	№№ по порядку	Примѣчанія
104	2,039	52,000	1,019		. . .	7,000 (613)	6,249	138	220,155 (10,558)	205,949	3,648	32,9	26,4	1870	31	
id.	id.	id.	id.		. . .	6,664 (392)	5,984	288	217,786 (9,701)	201,062	7,023	33,6	24,4	1871		
id.	id.	id.	id.	562,517	5,408	7,055 (667)	5,688	700	216,585 (11,223)	194,308	11,054	34,1	15,7	1872		
734 (6)	1,891	441,600	1,138	820,470	1,117	800 (64)	144 (6)	592 (537)	110,522 (2,167)	42,036	66,319	291,9	112,0	1870		
790 (10)	2,036	474,000	1,221	9.122.877	11,547	6,999 (3,317)	1,213 (21)	2,469 (954)	1.019,948 (73,638)	413,477	532,833	349,1	215,8	1871		
825 (10)	2,126	497,000	1,280	10.937,276	13,256	8,245 (3,528)	2,482 (25)	2,235	942,482 (67,424)	501,152	373,906	201,9	167,2	1872		
304 (4)	2,714			1.595,796	5,249	703 (68)	306	329	74,421			. . .	. . .	1870	32	
828 (6)	3,393	496,800	2,036	3.375,647	4,076	2,121 (339)	1,126	656	351,743			. . .	. . .	1871		
1,142 (10)	3,524	685,200	2,115	10.189,687	8,922	3,997 (241)	1,541	2,215 (7)	805,818 (22,106)	479,203	304,509	310,9	137,5	1872		
915 (15)	8,472	549,000	5,083	2.506,209	2,739	706 (. . . .)	299	407 (299)	87,465 (15,875)	31,979	39,611	106,9	97,3	1870	33	(1) Не считая вмѣстимости трехъ арестантскихъ вагоновъ.
id.	2,592	id.	1,555	15.018,852	16,414	2,381 (. . . .)	698	1,683 (640)	576,295 (67,386)	185,625	323,284	265,9	192,2	1871		
id.	id.	id.	id.	17.878,102	19,538	3,266 (. . . .)	751	2,515 (738)	891,037 (54,710)	257,054	579,273 (264,720)	342,2	230,3	1872		
960 (10)	2,418	* 576,000	1,450	1.846,322	1,923	. . . . 15,611 (11,497)	 971	. . . . . 3.143 (929)	256,598			. . .	. . .	1870	34	(2) Не считая 600 наемныхъ вагоновъ, которые пробѣжали 14.713,944 версты.
*1,795 (22)	1,746	*1.077,000	1,047	15.400,309	8,579				1.390,025			. . .	. . .	1871		
(2) 1,797 (22)	1,748	(2) 1.078,200	1,048	(2) 17.275,372	9,613	14,344 (8,533)	1,137	4,674 (1,124)	2.943,177 (168,007)	903,819	1.871,351 (743,212)	794,9	400,3	1872		
75 (3)	2,273	45,000	1,363	128,609	1,714	917 (4)		913 (879)	34,223 (42)		34,181 (28,479)	. . .	*37,7	1870	35	
id.	id.	id.	id.	111,064	1,480				50,174			. . .	. . .	1871		
id.	id.	id.	id.	96,248	1,283				60,394 (756)	—	59,638 (48,744)	. . .	. . .	1872		
790 (10)	2,687	474,000	1,612	459,219	5,644	277	122	155 (40)	86,035			. . .	. . .	1871	36	
867 (10)	2,949	516,600	1,757	3.216,065	3,709				517,568 (48,568)			. . .	. . .	1872		

А. Перевозочныя средства и ихъ работа.

№№ по порядку (1)	Названія дорогъ (2)		Длина дорогъ къ концу года (3)	Паровозы. Число ихъ: Пассажирскіе (4)	Товарные (5)	Вообще (6)	На версту дороги (7)	Пробѣгъ: Вообще, версты (8)	Средній: Съ поѣздами и одиночными въ пути (9)	Средній: Въ сложности съ маневрами на станціяхъ (10)	Вагоны пассажирскіе. Число ихъ: Вообще (11)	На версту дороги (12)	Число мѣстъ: Вообще (13)	На версту дороги (14)	Пробѣгъ: Вообще, версты (15)	Средній на вагонъ, не считая Императорскихъ и служебныхъ (16)	Вагоны товарные и багажные. Число ихъ: Вообще (17)	На версту дороги (18)	Подъемная способность: Вообще, пуды (19)	На версту дороги (20)	Пробѣгъ: Вообще, версты (21)	Средній на вагонъ (22)	Поѣзды съ выводами къ нимъ относящимися. Число поѣздовъ: Вообще (23)	Въ томъ числѣ: Большой скорости (24)	Малой скорости (25)	Пробѣгъ поѣздами верстъ: Вообще (26)	Въ томъ числѣ: Большой скорости (27)	Малой скорости (28)	Средній на поѣздъ не считая служебныхъ и рабочихъ: Большой (29)	Малой (30)	Годы	№№ по порядку	Примѣчанія
37	Новгородская узкоколейная	1871	68 (42,7)	4	2 (2)	6	0,088	74,078 (88,078)	18,519	14,679	25	0,367	606	8,911	248,831	9,953	141 (7)	2,073	57,000	838	393,892	2,793	956			74,078			...	...	1871	37	
		1872	68	id.	id.	id.	id.	235,039 (270,663)	58,759	45,110	id.	id.	id.	id.	437,914	17,156	id.	id.	id.	id.	912,527	6,471	1,511			105,469			...	...	1872		
38	Ряжско-Вяземская	1870	43 (2,8)	* 3	* 5	* 8	0,186	3,014 (4.017)	37	50	* 16	0,372				...	* 157	3,651				...				2,992	2,112	880	...	...	1870	38	
		1871	43	id.	id.	id.	id.	36,433 (......)	4,554		id.	id.				...	id.	id.				...				60,566			...	...	1871		
		1872	id.	id.	id.	id.	id.	57,405 (97,314)	7,175	12,164	id.	id.	648	15,069	129,454	8,090	id.	id.	96,000	2,232	1.586,177	10,103	1,301 (...)	732	569	55,428 (2,688)	32,208	20,532	* 44,0	36,1	1872		
39	Ярославско - Вологодская (отъ Ярославля до Вологды)	1872	191 (129)	...		* 12	0,062	150,274 (160,074)	3,757	4,001		...			556,197	...		...			929,948	...	923	375	548	147,440	71,094	76,346	189,5	139,3	1872	39	
40	Константиновская	1871	85 (21)	...		10	0,120					...				...		...				...							...	...	1871	40	
		1872	85 (35)	...		14	0,164					...				...		...				...				79,074			...	...	1872		
	Всего по правительственнымъ и частнымъ желѣзнымъ дорогамъ, и средніе выводы	1870	10,532,2 (8,955,4)			2,165	0,205	30,651,224 (33.615,228)	14,157	18,259	3,600	0,341	129,749	14,748	112.913,354	33,239	41,445	3,935	19.590,859	2,225	452.311,350	11,540	182,460 (29,994)	47,873	90,861	35.154,277 (1.471,079)	12.234,962	18.556,021	...	...	1870		
		1871	13,237 (11,440,6)			2,656	0,200	38.310,430 (44.247,689)	15,190	19,072	4,283	0,323	155,685	14,740	128,518,744	31,569	53,892	4,071	23.886,323	2,210	631.614,015	12,397	212,613 (31,174)	59,342	114,478	45.506,193 (1.657,395)	14.081,244	22,534,762	...	...	1871		
		1872	13,652 (13,397,5)			2,924	0,214	42.348,761 (56.743,498)	14,828	20,507	4,516	0,330	111,664	13,500	175,582,279	44,688	57,060	4,179	18.881,930	2,285	624.381,359	11,558	256,890 (31,222)	62,845	100,946	50.418,611 (1.677,215)	12,615,699	18.407,384	...	...	1872		

ПРИМѢЧАНІЕ По частнымъ числамъ въ настоящей таблицѣ (столбцы 8, 13, 15, 19 и 21) не достаетъ требуемыхъ данныхъ для общаго средняго вывода,—и потому для этой операціи собраны полныя числа (по каждому столбцу отдѣльно) тѣхъ только дорогъ, по которымъ это оказалось возможнымъ.

Средніе выводы представляются въ слѣдующемъ видѣ:

Пробѣгъ паровозовъ . . . . по столбцу 9 исчисленъ въ 1870 г. на 2,165 паровововъ 1871 г. на 2,522 паровоза 1872 г. на 2,856 паровозовъ.
» » 10 » » » » » 1,841 » » » » 2,320 » » » » 2,767 »
Число мѣстъ на версту дороги . . . . . » » 14 » » » » » 8,797,7 верстъ » » » 10,562 версты » » » 8,271 версту.
Пробѣгъ пассажирскихъ вагоновъ . . . . . » » 16 » » » » » 3,397 вагоновъ » » » 4,071 вагонъ » » » 3,929 вагоновъ.
Подъемная способность товарныхъ вагоновъ. » » 20 » » » » » 8,802,7 верстъ » » » 10,807,5 верстъ » » » 8,260,5 верстъ.
Пробѣгъ товарныхъ вагоновъ . . . . » » 22 » » » » » 33,193 вагона » » » 50,946 вагоновъ » » » 54,018 вагоновъ.

Б. Общее число перевозокъ.

1	2		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22			
№№ по порядку.	НАЗВАНІЯ ДОРОГЪ.		Длина дорогъ къ концу года.	Пассажиры. Общее число пассажировъ.	Пассажиры. Число пассажиро-верстъ. Вообще.	Пассажиры. Число пассажиро-верстъ. На версту дороги.	Пассажиры. Средній проѣздъ пассажира.	Товары. Общій вѣсъ товаровъ.	Товары. Число пудоверстъ. Вообще.	Товары. Число пудоверстъ. На версту дороги.	Товары. Среднее протяженіе перевозки одного пуда.	Багажъ.	Почтовой корреспонденціи.	Войсковыя принадлежности. Кладь.	Войсковыя принадлежности. Экипажи.	Войсковыя принадлежности. Лошади.	Экипажи.	Собаки.	Лошади.	Скотъ.	Другіе предметы поштучной или повагонной перевозки.	Перевозки для потребностей дороги.	ГОДЫ.	№№ по порядку.	ПРИМѢЧАНІЯ.
							верстъ.	пудовъ.			верстъ.	пудовъ.	Число пудовъ и штукъ, — или повагонно.												
	А. Правительственныя желѣзныя дороги:																								
1	Финляндская	1870	446 (323)	404,032 (399,348)	…… (16.864,585)	……	42,23	8.055,724 (8.010,466)	453.550,471 (……)	1.404,181	*56,3	36,132	……	……	……	……	851	1,536	575	1,185	—	……	1870	1	
		1871	452 (447)	612,704 (+51,65) (604,756)	…… (28.262,777)	……	46,73	11.059,018 (+37,28)	1.024.236,233. (……)	2.291,356	92,2	53,014	……	……	……	……	1,150	2,436	1,446	3,789	……	……	1871		
		1872	452	802,509 (786,262)	…… (35.725,964)	……	…	13.831,542 ( ) (13.749,324)	1.392.206,578 (……)	……	…	66,968	……	44,342	302	444	1,358	3,234	1,712	10,477	1	……	1872		
2	Тересполе-Брестская		……	……	……	……	…	……	……	……	…	…	……	……	……	……	……	……	……	……	……	……	..	2	
3	Ливенская узкоколейная	1871	57 (407)	……	……	……	…	……	……	……	…	…	……	……	……	……	……	……	……	……	……	……	1871	3	
		1872	57	……	……	……	…	……	……	……	…	…	……	……	……	……	……	……	……	……	……	……	1872		
4	(1) Одесско-Елизаветградская	1870	(368)	(2) 344,551 (330,571)	41.703,480 (39.767,305)	……	…	21.518,201 (21.467,207)	5.601.980,108 (5 593.350,012)	……	…	181,382	16,771	……	……	……	307	381	484	8,000	657	3.496,427	1870	4	(1)
5	(1) Елизаветградо-Кременчугская																							5	
6	Московско-Курская	1870	502,5	1.031,007 (969,451)	……	……	…	31.294,068 (31.095,446)	……	……	…	574,850	……	5,586	54	830	1,441	2,511	1,168	6,245 +Ваг. 579	* 383 +Ваг. 13,350	……	1871	6	(2), (3)
		(3) 1871	293	652,914 (603104)	……	……	…	* 25.094,909 (24.998,614)	……	……	…	329,846	60,680	745	….	352	779	1,219	714	9,046	718	……	1872		
	Б. Частныя желѣзныя дороги:																								
1	Царскосельская	1870	25	929,156 (+3,00) (885,542)	20.492,357 (……)	819,694	22,0	910,031 (– 0,58)	……	……	…	313,163	……	……	……	……	842	….	3,360		Ваг. 408	58,800	1870	1	
		1871	id.	909,690 (—2,09) (……)	20.077,694 (……)	803,108	22,0	991,715 (+ 8,97)	……	……	…	220,000	……	……	……	……	1,010	….	……	……	……	67,240	1871		
		1872	id.	889,202 (—2,25) (……)	19.712,781 (……)	788,511	22,1	718,416 (—27,55)	……	……	…	205,672	……	……	……	……	809	….	3,757		Ваг. 349	60,650	1872		

(1) Обѣ эти дороги переданы Правительствомъ частному обществу Одесской желѣзной дороги, и эксплоатируются имъ съ 30 іюля 1870 г. Свѣдѣнія, здѣсь сообщаемыя, относятся къ періоду 1870 года по 29 іюля включительно.

(2) Кромѣ того безплатно, служащихъ на дорогѣ 21,377 чел., которыми пройдено 2.041,343 верстъ.

(3) Свѣдѣнія здѣсь заключающіяся, за 1871 годъ, относятся только до 1 августа мѣсяца. Съ 1 августа дорога эта передана частному обществу.

Примѣчанія относящіяся къ столбцамъ въ настоящей таблицѣ:

Столбецъ 3. Первыя числа показываютъ общую длину дороги,—цифры же въ ( ) выражаютъ среднее число верстъ въ эксплоатаціи.

» 4. Верхнія числа соотвѣтствуютъ общему числу перевезенныхъ пассажировъ (пассажиры, войска, арестанты, проводники скота и проч.), — цифры же въ ( ) показываютъ собственно число пассажировъ.

Столбецъ 5. Въ этой колоннѣ показанія распредѣлены въ такомъ же порядкѣ, какъ въ столбцѣ 4-мъ.

» 8. Первыя числа означаютъ общее число пудовъ товаровъ, перевезенныхъ въ поѣздахъ, съ большою и малою скоростію, — цифры же въ ( ) соотвѣтствуютъ количеству товаровъ, перевезенныхъ съ малою скоростію.

» 9. Въ этомъ столбцѣ число пудоверстъ распредѣлено соотвѣтственно показаніямъ въ столбцѣ 8-мъ.

Б. Общее число перевозокъ.

1	2		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
№№ по порядку.	НАЗВАНІЯ ДОРОГЪ.		Длина дорогъ къ концу года.	Пассажиры. Общее число пассажировъ.	Пассажиры. Число пассажиро-верстъ. вообще.	Пассажиры. Число пассажиро-верстъ. На версту дороги.	Пассажиры. Средній проѣздъ пассажира. верстъ.	Товары. Общій вѣсъ товаровъ. пудовъ.	Товары. Число пудоверстъ. вообще.	Товары. Число пудоверстъ. На версту дороги.	Товары. Среднее протяженіе перевозки одного пуда. верстъ.	Багажъ. пудовъ.
2	С.-Петербурго-Варшавская	1870	1,207	(¹) 1.193,794 (+11,94) (1.061,942)	220.266,838 (164.952,780)	182,491	155,3	38.796,342 (+13,79) (38.370,243)	12.510.071,776 (12.309.383,042)	10.364,546	320,8	363,989
		1871	id.	(¹) 1.437,987) (+20,38) (1.252,198)	254.997,105 (173.121,637)	211,265	138,9	43.198,257 (+11,34) (42.737,447)	11.333.800,004 (11.102.550,192)	9.390,058	259,7	423,064
		1872	id.	(¹) 1.506,671 (+ 4,77) (1.354,646)	245.139,443 (181.208,338)	203,098	162,7	43.243,884 (+ 0,10) (42.792,013)	11.183.060,483 (10.979.244,535)	9.265,170	258,6	406,534
3	Московско-Нижегородская	1870	410	887,673 (+ 1,49) (839,840)	117.947,777 (102.156,276)	287,677	121,6	41.008,750 (+ 5,34) (40.775,143)	9.951.577,034 (9.885.554,437)	24.272,139	242,2	272,690
		1871	id.	965,624 (+ 8,78) (895,392)	127,660,652 (104.513,977)	311,367	117,0	49.391,672 (+20,44) (49.188,257)	11.580.076,548 (11.524.749,642)	28 244,089	234,3	293,549
		1872	id.	1.054,023 (+ 9,15) (973,864)	140,847,274 (114.395,043)	343,529	133,6	49.285,558 (— 0,21) (49.069,126)	11.504.171,400 (11.445.791,433)	28.058,954	233,4	303,469
4	Николаевская.	1870	604	(²) 1.498,131 (+ 3,49) (1.424,083)	384.514,337 (352.506,418)	636,613	247,5	68.045,544 (— 6,00) (67.646,890)	30.548.492,740 (30.395.161,515)	50.576,975	449,3	481,463
		1871	id.	(²) 1.546,681 (+ 3,24) (1.409,548)	404.780,092 (352.441,869)	670,165	250,0	80.301,170 (+18,01) (79.883,702)	32.950.424,542 (32.783.059,134)	54.553,683	410,3	306,598
		1872	id.	(²) 1.582,209 (+ 2,29) (1.453,751)	413.239,924 (365.010,887)	684,172	261,1	76.271,039 (— 5,01) (75.884,212)	29.665.072,268 (29.530.692,647)	49.114,358	388,9	332,075
5	Варшаво-Вѣнская . . .	1870	325	1.020,263 (+13,79) (957,330)	70.907,431 (63.454,664)	218,177	66,3	47.586,116 (+18,96) (47.398,163)	7.182.267,001 (7.115.401,435)	22.099,283	150,1	283,390
		1871	id.	1.102,914 (+ 8,10) (1.044,253)	75.177,263 (68.768,237)	231,314	65,8	55.048,488 (+15,68) (54.811,793)	8.715.368,214 (8.606.317,335)	26.816,517	157,0	304,634
		1872	id.	1.253,459 (+13,64) (1.188,267)	84.462,868 (76.797,075)	259,886	67,3	60.260,048 (+ 9,46) (60.007,629)	8.392.841,456 (8.359.014,246)	25.824,127	139,2	336,877
6	Варшаво-Бромбергская .	1870	138	326,758 (+ 4,35) (299,683)	16.311,568 (14.795,970)	118,200	49,4	16.685,770 (+28,48) (16.637,242)	1.413.109,992 (1.398.788,097)	10.239,928	84,0	103,890
		1871	id.	328,606 (+ 0,50) (305,336)	15.697,907 (14.686,630)	113,752	47,7	17.702,565 (+ 6,09) (17.642,921)	1.502.312,224 (1.480.856,538)	10.886,320	83,9	117,885
		1872	id.	364,198 (+10,83) (336,209)	18.549,344 (16.967,874)	134,415	50,9	14.694,179 (—16,99) (14.629,747)	1.163.213,501 (1.155.304,351)	8.429,083	79,1	125,121
7	Риго-Динабургская . .	1870	204	252,853 (+ 5,46) (235,116)	25.746,200 (22.303,712)	126,207	94,9	24.186,825 (+59,24) (24.113,979)	4.591.904,046 (4.580.926,894)	22.509,333	189,9	95,246
		1871	id.	282,653 (+23,41) (253,257)	30.144,588 (24.399,386)	147,767	96,3	31.311,484 (+29,46) (31.242,381)	5.995.565,526 (5.987.701,481)	29.390,027	191,6	107,682
		1872	214 (210)	379,795 (+34,36) (360,494)	31.959,540 (28.375,757)	152,188	84,1	19.131,940 (—38,89) (19.062,753)	3.248.755,982 (3.239.435,555)	15.470,266	169,8	98,044
8	Волго-Донская	1870	73	23,932 (— 0,13) (23,548)	1.505,012 (1.476,980)	20,616	62,7	13.366,676 (+ 8,16) (13.353,153)	973.939,688 (972.952,509)	13.341,639	72,8	34,167
		1871	id.	(⁶) 25,781 (+ 7,72) (25,004)	1.663,096 (1.606,375)	22,782	64,2	13.802,470 (+ 3,26) (13.783,889)	1.006.424,175 (1.005.067,762)	13.786,670	72,9	32,040
		1872	id.	(⁶) 20,374 (—20,97) (20,121)	1.277,415 (1.258,946)	17,498	62,5	13.421,297 (— 2,76) (13.412,084)	978.269,864 (977.597,315)	13.400,965	72,8	18,325

13	14	15	16	17	18	19	20	21	22			
Почтовой корреспонденціи.	Войсковыя принадлежности. Кладь.	Войсковыя принадлежности. Экипажи.	Войсковыя принадлежности. Лошади.	Экипажи.	Собаки.	Лошади.	Скотъ.	Другіе предметы поштучной или повагонной перевозки.	Перевозки для потребностей дороги.	ГОДЫ.	№№ по порядку.	ПРИМѢЧАНІЯ.
Число пудовъ и штукъ,—или повагонно.												
Ваг. 1,460	42,413	429	2,413	1,053	4,612	1,109	30,511	6,556	19.251,686 +Ваг. 20,221	1870	2	(¹)
» 1,460	63,502	435	2,357	1,368	5,131	2,643	35,182	2,602	18.962,757 +Ваг. 22,026	1871		
» 1,460	60,410	431	20,019	1,413	5,516	84,237		3,728	20.896,111 +Ваг. 18,226	1872		
» 730	2,348	78	409	725	1,766	68	9,906	204	7.205,732 +Ваг. 10,907	1870	3	
» 730	2,993	106	424	607	1,643	9,815		199	6.933,892	1871		
» 732	7,457	193	536	613	1,793	8,732		37	7.136,277 +Ваг. 18,717	1872		
26,794 +Ваг. 730	10,007	84	1,797	776 +Ваг. 11	4,046	5,174 +Ваг. 29	61,919	2,616 +Ваг. 103½	17.781,675	1870	4	(²)
42,805 » 730	15,434	131	2,441	735 +Ваг. 8	3,758	5,457 +Ваг. 31	81,741	497 +Ваг. 1,320	17.060,399	1871		
50,065 » 732	19,181	99	2,065	765 +Ваг. 33	3,716	5,487 +Ваг. 82	133,201	(³) 2,052	16.475,543	1872		(³)
—				435	1,828	3,664	46,055	(⁴) 133	3.496,096	1870	5	(⁴)
—				445	1,857	2,371	37,612	(⁴) —	4.569,583	1871		
—	70,323	376	464	430	1,755	3,010	84,031	(⁴) 132	4.419,151	1872		
—	27,321	198	259	169	570	1,344	47,598	(⁵)		1870	6	(⁵)
—	14,830	57	54	185	633	1,158	31,610	(⁵) 24		1871		
—	21,594	139	169	189	583	1,982	58,276	(⁵) 314		1872		
.	114	—	—	59	922	361	2,568	2,847	1.632,803	1870	7	
.	204,737	354	182	97	850	467	2,903	2,200	6.811,446	1871		
.	1,789	174	336	61	1,057	389	2,632	—	8.096,257	1872		
—	—	—	—	151	—	25	63	—	317,595	1870	8	
—	—	—	—	12	30	—	—	—	512,390	1871		(⁶)
—	69	—	—	17	32	—	—	6	540,821	1872		

(¹) Кромѣ того перевезено съ арестантами: въ 1870 году вагоновъ 291.—Въ 1871 году 310 вагоновъ и въ 1872 году 241 вагонъ.

(²) Кромѣ того перевезено съ арестантами: въ 1870 году 140 вагоновъ.—Въ 1871 году 135 вагоновъ и въ 1872 году 119 вагоновъ.

(³) Кромѣ того 34 поѣзда съ мертвыми тѣлами къ Преображенскому кладбищу.

(⁴) Кромѣ того перевезено птицъ домашнихъ: въ 1870 году 634 пуд., въ 1871 году 1,081 п. и въ 1872 году 1,272 пуд.

(⁵) Кромѣ того птицъ домашнихъ перевезено: въ 1870 году 422 пуд., въ 1871 году 849 пуд. и въ 1872 году 172 пуд.

(⁶) Не считая перевезенныхъ безплатно: въ 1871 году 1,084 пассажира и въ 1872 году 1,684 чел. — Пройдено ими верстъ въ 1871 году 64,675 и въ 1872 году 81,638 верстъ.

Б. Общее число перевозокъ.

№№ по порядку.	Названія дорогъ.		Длина дорогъ къ концу года.	Пассажиры. Общее число пассажировъ.	Пассажиры. Число пассажироверстъ вообще.	Пассажиры. Число пассажироверстъ на версту дороги.	Средній проѣздъ пассажира, верстъ.	Товары. Общій вѣсъ товаровъ, пудовъ.	Товары. Число пудоверстъ вообще.	Товары. Число пудоверстъ на версту дороги.	Среднее протяженіе перевозки одного пуда, верстъ.	Багажъ, пудовъ.
1	2		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
9	Московско-Ярославская	1870	261 (253,8)	765,097 (+18,62) (797,107)	62.948,374 (60.305,149)	241,181	80,5	23.246,672 (—) (23.144,031)	2.120.510,230 (2.108.819,937)	8,355,040	91,1	123,206
		1871	261	904,719 (+18,25) (833,100)	69.858,120 (64.904,258)	267,655	73,4	26.885,616 (+15,66) (26.648,495)	2.706.401,170 (2.693.500,800)	10.369,353	101,0	177,234
		1872	271 (261)	1.052,060 (+16,28) (1.000,971)	78.542,196 (74.035,211)	300,927	74,6	27.331,371 (+ 1,65) (27.264,487)	. . . . (2.954.707,488)		. . .	285,733
10	Московско-Рязанская	1870	243 (201,4)	702,673 (+ 4,46) (672,730)	66.284,275 (61.540,281)	329,127	91,4	46.913,952 (— 7,26) (46.788,281)	7.083.324,101 (7.065.526,624)	35.170,427	151,0	398,704
		1871	243	879,416 (+25,16) (835,944)	83.187,482 (76.354,456)	342,325	91,3	54.155,752 (+15,44) (54.029,093)	8.439.166,178 (8.421.228,780)	34.729,079	155,8	461,361
		1872	id.	978,746 (+11,29) (931,362)	92.636,033 (85.202,513)	381,329	94,6	58.847,022 (+ 8,66) (58.691,072)	9.727.569,268 (9.705.580,318)	48.299,748	165,3	480,439
11	Воронежско-Ростовская	1870	162 (79)	369,055 (+42,04) (354,643)	. . . . . . (. . . . .)		. . .	12.898,416 (—) (12.898,416)	. . . . (. . . . . . .)		. . .	118,236
		1871	603 (203)	509,429 (+38,03) (496,667)	16.310,752 (15.909,936)	80,348	32,0	15.771,789 (—) (15.770,582)	1.059.470,700 (1.059.237,534)	5.219,067	67,1	251,372
		1872	604	629,067 (+23,48) (400,188)	65.563,813 (59.238,195)	108,549	104,2	20.117,627 (+27,55) (20.086,970)	3.445.873,918 (3.437,158,107)	5.705,069	171,2	263,402
12	Одесская	(2) 1870	340,7 (298)	(3) 346,846 (—) (322,925)	44.463,639 (39.340,865)	149,206	128,1	20.095,246 (—) (20.039,267)	5.279.743,595 (5.270.298,367)	17.717,260	262,7	181,382
		1871	1036,5 (884)	1.009,159 (—) (912,488)	128.602,605 (113.744,279)	145,478	127,4	55.236,155 (—) (54.436,982)	14.589.802,649 (14.436.465,770)	16.504,301	264,1	406,500
		1872	1036,5 (958)	1.209,715 (+19,87) (1.132,855)	163.251,800 (145.474,997)	170,408	134,9	51.796,367 (— 6,22) (51.040,165)	13.182.494,932 (13.018,924,432)	13.760,433	254,5	537,466
13	Динабурго-Витебская	1870	243	242,742 (+15,75) (195,409)	32.779,045 (22.012,414)	134,893	112,6	20.387,884 (+46,27) (20.345,524)	4.518.411,540 (4.509.866,832)	18.594,286	221,6	100,218
		1871	id.	264,285 (+ 8,87) (214,729)	36.007,156 (25.089,948)	148,177	116,8	27.503,286 (+34,86) (27.446,590)	6.376.512,598 (6.365.296,294)	26.240,792	231,9	101,818
		1872	id.	301,589 (+14,11) (256,347)	36.197,633 (25.901,046)	148,961	120,0	19.344,618 (—29,66) (19.273,626)	4.151.209,057 (4.136.693,559)	17.083,164	214,5	95,065
14	Московско-Курская	(5) 1871	209,5	511,086 (476,427)	69.810,387 (60.028,807)	333,223	136,5	21.102,904 (—) (21.009,386)	5.770.006,415 (5.732.689,119)	27.541,796	273,4	195,428
		1872	502,5	1.372,223 (—) (1.295,313)	171.541,083 (151.426,499)	341,375	125,0	53.038,375 (—) (52.852,737)	12.778.371,409 (12.714.984,224)	25.429,594	240,9	444,635
15	Варшавско-Тереспольская	1870	199,5 (198,5)	259,168 (+22,90) (235,498)	20.506,123 (17.715,533)	103,305	75,2	8.407,174 (+68,36) (8.393,967)	1.040.119,490 (1.038.013,142)	5.239,896	123,6	91,939 (7)
		1871	199,5	286,265 (+10,45) (261,512)	22.984,300 (20.481,748)	115,209	78,3	11.369,090 (+35,23) (11.353,071)	1.506.114,294 (1.503.395,165)	7.714,859	132,4	105,148
		1872	id.	340,793 (+19,04) (302,962)	31.315,753 (25.908,376)	156,971	91,8	8.056,349 (—29,13) (8.020,499)	1.050.838,515 (1.044.393,399)	5.267,360	130,4	132,399

Число пудовъ и штукъ, — или повагонно.

Почтовой корреспонденціи.	Войсковыя принадлежности. Кладь.	Войсковыя принадлежности. Экипажи.	Войсковыя принадлежности. Лошади.	Экипажи.	Собаки.	Лошади.	Скотъ.	Другіе предметы поштучной или повагонной перевозки.	Перевозки для потребностей дороги.	Годы.	№№ по порядку.
13	14	15	16	17	18	19	20	21	22		
—	1,095	—	—	198	1,867	1,096		14	34,318	1870	9
—				251	1,938	1,067		26	—	1871	
—	—	—	—	209	1,991	1,391		22	—	1872	
.	—	—	—	639	1,695	43,871		16	17.855,745	1870	10
Ваг. 730	—	—	—	587	1,460	94,410		(1) 11	60,000	1871	
» 732	—	—	—	713	1,625	130,053		15	3.035,400	1872	
—	46	—	—	485		—	—	—		1870	11
—	24,129	—	—	255	85	37	184	—	—	1871	
—	4,941	10	714	292	361	8,845		—	—	1872	
—	2,354	54	26	224	519	180	1,194	92	3.733,210	1870	12
—	70,970	—	—	400	1,275	983	8,422	(4) 7	8.306,551	1871	
—	4,068	223	282	800	1,561	1,519	50,270	(4) 84	9.071,009	1872	
.	7,133	105	68	109	456	859	6,594	2,802	806,263	1870	13
.	12,218	—	—	57	387	356	5,825	2,045	1.901,022	1871	
.	18,697	226	890	87	383	411	6,687	638	1.483,924	1872	
.				477	1,166	1,041	722 +Ваг. 711	1,461		1871	14
—	—	—	—	1,337	2,889	2,005	4,249	1,728		1872	
—	12,681	—	—	235	761	692	62,073	(6) 130	—	1870	15
—	14,287	—	—	334	787	702	64,450	(6) 356	—	1871	
—	7,454	10	563	204	952	890	81,776	(6) 677	—	1872	

ПРИМѢЧАНІЯ.

10. (1) Кромѣ того, имущество Рязанско-Козловской желѣзной дороги 2.532,000 пуд., пудоверстъ 27.852,000.

12. (2) Съ 30 іюля 1870 года.
(3) Кромѣ того безплатно служащихъ на дорогѣ 24,524 челов., — пассажироверстъ 4.039,482.
(4) Кромѣ того перевезено: въ 1871 г. подвижнаго состава 187,490 пуд. (штукъ . . .) и въ 1872 г. 258,925 пуд. (штукъ . . .).

14. (5) Съ 1 августа 1871 г.

15. (6) Кромѣ того птицъ домашнихъ въ 1870 году 9,004 пуд., въ 1871 году 9,713 пуд., въ 1872 году 7,974 пуд.
(7) Въ томъ числѣ багажа безплатно 60,404 пуд.

Б. Общее число перевозокъ.

№№ по порядку.	Названія дорогъ.		Длина дорогъ къ концу года.	Пассажиры. Общее число пассажировъ.	Число пассажиро-верстъ. Вообще.	Число пассажиро-верстъ. На версту дороги.	Средній проѣздъ пассажира. (верстъ)	Товары. Общій вѣсъ товаровъ. (пудовъ)	Число пудоверстъ. Вообще.	Число пудоверстъ. На версту дороги.	Среднее протяженіе перевозки одного пуда. (верстъ)	Багажъ. (пудовъ)	Почтовой корреспонденціи.	Войсковыя принадлежности. Кладь.	Войсковыя принадлежности. Экипажи.	Войсковыя принадлежности. Лошади.	Экипажи.	Собаки.	Лошади.	Скотъ.	Другіе предметы попутной или повагонной перевозки.	Перевозки для потребностей дороги.	Годы.	№№ по порядку.	Примѣчанія.
1	2		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22			
													Число пудовъ и штукъ,—или повагонно.												
16	Рязанско-Козловская . .	1870	198	308,992 (—5,31) (277,790)	37.228,068 (32.512,337)	188,020	117,0	34.235,264 (—23,24) (34.145,947)	5.119.389,158 (5.105.807,021)	25.855,500	149,5	178,100		6,441	56	1,446	490	977	1,734	14,253 +Ваг. 1,634¾	1,640		1870	16	
		1871	id.	341,121 (+10,31) (302,657)	42.070,100 (35.789,502)	212,475	118,0	43.554,762 (+27,22)	6.570.133,734 (6.566.095,483)	32.182,493	150,8	194,213		7,110	58	2,654	463	811	3,271	69,839	1,091	2.008,954	1871		
		1872	id.	366,455 (+ 7,42) (329,764)	45.708,077 (. . . . . .)	230,848	124,7	49.071,891 (+12,66) (48.949,915)	. . . . (1.956.479,863)		. . .	199,414		7,295	64	1,428	592		118,653		416		1872		
17	Лодьзская фабричная. .	1870	26	103,607 (—5,23) (102,415)	2.693,964 (. . . . . .)	103,614	26,0	4.285,571 (+16,23) (4.198,525)			. . .	34,294	—	—	—	—	36	65	1,838		—	—	1870	17	
		1871	id.	(¹) 113,255 (+9,31) (111,325)			. . .	6.635,413 (+54,79) (6.526,442)			. . .	36,050	—	—	—	—	34	98	3,834		—	—	1871		¹) Кромѣ того безплатныхъ 32 чел.
		1872	id.	126,871 (+12,02) (120,500)			. . .	7.380,101 (+11,22) (7.269,374)			. . .	37,438	—				53	83	15,564		—	—	1872		
18	Ряжско-Моршанская. . .	1870	121,5	82,494 (—7,92) (76,535)	5.846,412 (5.119,711)	48,118	66,9	7.376,791 (—36,98) (7.360,995)	. . . . (656.055,720)		. . .	²) 39,186							149	4,249	1,728		1870	18	²) Вмѣстѣ съ почтовою кладью (. . . . пуд.);
		1871	id.	89,904 (+8,98) (81,069)	6.222,378 (5.197,596)	51,213	64,1	8.593,440 (+16,48) (8.585,180)	729.417,209 (728.759,120)	6.003,434	84,9	40,076	—	—	—	—	67		249	415	27		1871		
		1872	id.	99,592 (+10,77) (93,074)	6.748,912 (. . . . . .)	55,546	67,7	7.678,596 (—10,64) (7.672,107)	. . . . (682.996,585)		. . .	40,227	—							3,546	—		1872		
19	Кіево-Брестская . . .	1870	278 (123,3)	³) 431,038 (—) (381,064)	52.245,530 (43.516,540)		121,2	12.286,216 — (11.997,350)	1.947.676,083 (1.906.855,709)		158,5	320,797	—	25,035	911	306	374	730	676 + Ваг. 15.		1,082	1.564,507	1870	19	³) Кромѣ того перевезено съ арестантами вагоновъ: въ 1870—1871 гг. 170 ваг. и въ 1872 г. 203 ваг.
		1871	278																				1871		
		1872	id.	(³) 435,547 — (404,682)	54.023,530 (48.096,342)	194,329	124,0	13.989,841 — (13.836,896)	2.229.578,290 (2.211.537,013)	8.020,065	159,3	273,290	—	4,673	77	69	357	661	1,572		448	1.107,669	1872		
20	Козловско-Воронежская . .	1870	168	224,251 (+23,10) (204,172)	17.060,379 (14,974,363)	101,550	75,3	11.634,064 (—28,96) (11.600,862)	972.957,359 (970.463,156)	5.791,413	83,6	104,701		—	—	—	1,421	500	12,013		7	44,754	1870	20	
		1871	id.	269,551 (+20,20) (233,564)	22.439,815 (18.904,127)	133,391	80,8	15.455,450 (+32,84) (15.410,145)	1.375.097,752 (1.372.619,919)	8.185,105	89,0	151,097					1,350	570	1,017	23,649	8	44,696	1871		
		1872	id.	304,715 (+13,04) (266,650)	27.435,740 (22.940,599)	163,308	90,0	16.596,418 (+7,38) (16.507,589)	1.553.084,019 (1.546.511,458)	9.244,547	93,5	152,658		—	—	—	529	374	995	44,348	(⁴) 7		1872		⁴) Кромѣ того подвижнаго состава (. . . . шт.) 37,165 пуд.
21	Курско-Кіевская . . .	1870	440	313,578 (+20,07) (279,146)	68.495,010 (57.666,695)	155,670	206,6	9.979,995 (+40,99) (9.934,227)	2.772.622.483 (2.760.013,998)	6.301,414	277,8	158,120	—	3,955		Ваг. 22	518	840	2,235 + Ваг. 9½		130		1870	21	
		1871	id.	356,424 (+13,66) (310,042)	78.847,318 (63.969,286)	179,198	221,2	12.619,091 (+26,44) (12.538,853)	3.727.848,510 (3.702.962,332)	8.472,383	295,3	159,627		1,632		Ваг. 25	403	833	1,470		1,997		1871		
		1872	id.	390,177 (+9,46) (347,964)	81.726,563 (69.186,676)	185,742	209,4	15,552,275 (+23,24) (15.475,422)	4.207.572,199 (4.181.860,827)	9.562,664	270,5	157,277		4,054		Ваг. 30	611	900	5,672		318		1872		
22	Орловско-Грязская . . .	1870	283 (255,5)	174,085 (—) (161,201)	15.563,476 (12.900,124)	60,913	89,4	11.755,595 (—) (11.745,663)	. . . . (1.930.172,792)		. . .	62,522	—	13,713			103	199	468		458		1870	22	
		1871	283	235,173 (+35,09) (208,372)	25.350,691 (19.309,807)	89,578	107,7	18.066,836 (+53,69) (18.042,853)	2.898.982,159 (2.895.924,282)	10.243,753	160,4	106,922	—	183	—	—	114	279	328 + Ваг. 31½		747		1871		
		1872	id.	250,485 (+6,51) (220,333)	26.735,309 (20.444,891)	94,471	106,7	17.075,658 (—5,48) (17.044,528)	2.766.865,238 (2.762.292,063)	9.776,908	162,0	94,501	—	4,113	19	42	124	266	1,382		222		1872		

Б. Общее число перевозокъ.

№№ по порядку.	Названія дорогъ.		Длина дорогъ къ концу года.	Пассажиры. Общее число пассажировъ.	Число пассажиро-верстъ. вообще.	Число пассажиро-верстъ. На версту дороги.	Средній проѣздъ пассажира. верстъ.	Товары. Общій вѣсъ товаровъ. пудовъ.	Число пудоверстъ. вообще.	Число пудоверстъ. На версту дороги.	Среднее протяженіе перевозки одного пуда. верстъ.	Багажъ. пудовъ.	Почтовой корреспонденціи.	Войсковыя принадлежности. Кладь.	Войсковыя принадлежности. Экипажи.	Войсковыя принадлежности. Лошади.	Экипажи.	Собаки.	Лошади.	Скотъ.	Другіе предметы поштучной или повагонной перевозки.	Перевозки для потребностей дороги.	Годы.	№№ по порядку.	Примѣчанія.
	2		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22			
													Число пудовъ и штукъ,—или повагонно.												
23	Орловско-Витебская	1870	488	296,309 (+22,67) (253,475)	49.793,861 (32.811,140)	102,036	129,5	32.226,844 (+65,32) (32.185,176)	9.036.682,690 (9.025.671,552)	18.517,792	280,4	74,887	—	6,988	174	661	170	567	3,062		3,670	1.216,509	1870	23	
		1871	id.	321,070 (+8,36) (279,978)	43.438,530 (32.824,502)	89,013	117,2	43.551,720 (+34,72) (43.501,384)	12.740.300,905 (12.727.637,021)	26.107,174	292,5	85,715	—				148	605	2,893		3,786	3.374,543	1871		
		1872	id.	358,091 (+11,53) (315,391)	46.312,820 (35.320,806)	94,903	129,3	35.882,004 (—17,61) (35.815,913)	8.881.870,903 (8.869.794,247)	18.206,702	247,6	83,952	—	1,063	65	1,052	154	660	3,268		1,703	3.926,241	1872		
24	Шуйско-Ивановская	1870	84	132,841 (+7,59) (124,747)	7.558,604 (6.973,298)	89,984	55,9	4.556,525 (+5,70) (4.540,709)	282.922,816 (281.891,855)	3.368,129	62,1	32,072	—	2,101	—	—	189	170	132	121		1.009,450	1870	24	
		1871	171 (162,6)	198,706 (+49,58) (193,825)	9.810,522 (9.453,233)	60,335	48,7	9.800,537 (+115,09) (9.780,145)	578.826,840 (577.440,184)	3.559,820	59,0	48,837	—	4,009	—	—	316	255	185	48		727,166	1871		
		1872	171	219,513 (+10,47) (210,641)	11.334,205 (......)	66,281	51,6	10.784,285 (+10,03) (10.760,487)	.... (......)		...	53,612	—	23,849	—	—	149	281	177	138	—	17,535	1872		
25	Риго-Митавская	1870	39	220,758 (+11,76) (216,164)	8.296,573 (8.117,407)	212,733	37,5	2.519,559 (+44,01) (2.491,441)	96.096,696 (95.042,421)	2.464,018	38,1	60,773	—	—	—	—	89	642	978		12	47,671	1870	25	
		1871	id.	251,504 (+13,93) (242,459)	9.435,595 (9.082,840)	241,938	37,5	2.189,048 (—13,11) (2.158,157)	83.067,647 (81.906,665)	2.129,939	37,9	60,798	—				225	649	366	1,119	8	64,586	1871		
		1872	id.	262,876 (+4,52) (256,911)	9.842,229 (9.609,613)	252,364	37,4	2.505,378 (+14,45) (2.449,299)	96.901,256 (94.801,294)	2.484,647	38,6	32,276	—	—	—	—	129	616	242	1,133	14	44,030	1872		
26	Поти-Тифлисская	1871	118 (43)	52,091 (—) (33,085)	...... (1.747,488)		...	272,737 (—) (259,326)	22.359,016 (21.344,246)	519,977	81,9	17,357	—	835	—	—	30		88			872,965	1871	26	
		1872	156	174,449 (153,653)			...	2.677,358 (......)			...												1872		
27	Курско-Харьково-Азовская	1870	763	(1) 736,268 (—) (700,628)	120.613,268 (109.651,402)	158,077	157,3	19.158,993 (—) (19.000,209)	5.199.315,452 (5.143.435,778)	6.814,305	271,3	468,508	Ваг. 714	3,422 + Ваг. 98	28	2,272	923	1,317	1,699 + Ваг. 7.		146	5.000,366	1870	27	(1) Кромѣ того перевезено съ арестантами вагоновъ: въ 1870 г. 97, въ 1871 г. 166 ваг. и въ 1872 г. 319 ваг.
		1871	id.	(1) 864,930 (+17,47) (812,370)	132.675,080 (130.183,483)	173,886	153,3	27.055,232 (+41,16) (26.831,858)	7.905.950,640 (7.840,420,446)	10.361,665	292,2	586,91[illegible]	Ваг. 1,177	13,475 + Ваг. 22	40	496	618	1,200	312	1,592	356		1871		
		1872	id.	(1) 874,571 (+1,11) (826,797)	147.170,235 (130.900,528)	192,883	168,2	26.605,940 (—1,66) (26.469,512)	7.284.150,826 (7.238.442,037)	9.546,724	273,7	472,76[illegible]	Ваг. 1,464	7,694	1,007	1,126	462	1,014	798	3,160	735		1872		
28	Грязе-Царицынская	1870	303 (200,5)	102,518 (—) (92,823)	12.417,311 (......)	61,931	121,1	7,571,628 (—) (2) (7.552,997)	.... *(1.134.825,461)		...	38,9[illegible]	—	2,163	28	447	65	139	142	1,785	700		1870	28	(2) Въ томъ числѣ платный грузъ строителей дороги: въ 1870 г. 2.834,283 пуд., въ 1871 г. 1.635,794 пуд.
		1871	625 (431)	158,491 (+54,59) (148,168)	18.544,233 (......)	30,265	117,0	10.628,253 (—) (2) (10.591,975)	1.668.717,540 (1.657.312,012)	3.171,734	157,0	73,25[illegible]	—	618	—	374	70	203	203	4,882	736	2.440,878	1871		
		1872	625	192.714 (+21,59) (183,959)	27.900,847 (25.266,298)	44,641	144,7	13.758,084 (+29,44) (13.680,339)	3.985.175,110 (3.953.850,745)	6.376,280	289,6	78,025	—	524	—	124	65	199	305	20,462	325	3.649,228	1872		
29	Тамбовско-Козловская	1870	68	108,443 (—) (101,063)	6.657,346 (6.155,506)	95,377	60,9	3.579,954 (—) (3.564,834)	236.120,924 (235.098,346)	3.382,807	65,9	42,576	—	16	2	38	101	211	477	518 + Ваг. 127	755		1870	29	
		1871	id.	156,603 (+44,41) (123,446)	9.862,089 (7.608,088)	145,030	61,6	6.871,941 (+91,95) (6.846,922)	459.620,623 (457.922,643)	6.759,127	66,8	72,34[illegible]	—	1,726	39	1,243	148	381	1,371	7,280	157		1871		
		1872	id.	167,520 (+6,97) (134,411)	10.599,698 (......)	155,878	63,2	12.893,301 (+87,62) (12.859,460)	.... (867.485,175)		...	69,72[illegible]	—	1,413	15	17	224	323	1,045	18,182	96		1872		

Б. Общее число перевозокъ.

№№ по порядку.	Названія дорогъ.	Годы	Длина дорогъ къ концу года.	Пассажиры. Общее число пассажировъ.	Число пассажиро-верстъ. Вообще.	Число пассажиро-верстъ. На версту дороги.	Средній проѣздъ пассажира. верстъ.	Товары. Общій вѣсъ товаровъ. пудовъ.	Число пудоверстъ. Вообще.	Число пудоверстъ. На версту дороги.	Среднее протяженіе перевозки одного пуда. верстъ.	Багажъ. пудовъ.	Почтовой корреспонденціи.	Войсковыя принадлежности. Кладь.	Войсковыя принадлежности. Экипажи.	Войсковыя принадлежности. Лошади.	Экипажи.	Собаки.	Лошади.	Скотъ.	Другіе предметы поштучной или повагонной перевозки.	Перевозки для потребностей дороги.	Годы.	№№ по порядку.
1	2		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22		
													Число пудовъ и штукъ,—или поваго нно.											
30	Рыбинско-Бологовская	1870	280 (161,8)	117,596 (—) (116,180)	17.223,601 (16.845,039)	106,203	145,0	4.179,614 (—) (4.162,982)	929.100,524 (927.570,271)	5.742,277	228,8	44,427	551	—	—	—	52	200	57	563	137 + Ваг. 2.	177,891	1870	30
		1871	280	227,150 (219,591)	35.383,710 (33.548,642)	126,370	152,8	17,428,020 (—) (17.399,359)	4.458,643,955 (4.445.401,657)	15.923,728	256,0	79,835	4,348	17	—	—	67	280	232	1,629	8	2.147,331	1871	
		1872	id.	227,647 (+ 0,21) (219,434)	35.805,927 (34.228,445)	127,878	157,2	17.112,234 (—1,81) (17.078,834)	4.395.718,753 (4.391.905,086)	15.698,995	256,8	77,675	4,973	140	—	10	60	272	214	2,946	20	4.596,681	1872	
31	Балтійская: а) Бывшая Петергофская.	1870	51	(1) 1.046,967 (+ 7,27) (911,542)			. . .	2.076,724 (+33,92) (. . . . .)			. . .	126,382		214,308	—	—	269	2,524	1,527		—	97,047	1870	
		1871	id.	1.103,169 (+ 5,36) (990,672)			. . .	2.220,697 (+6,93) (1.130,155)			. . .	189,319	—				358	2,482	2,602		—	162,500	1871	
		1872	id.	1.024,409 (— 7,13) (913,727)	25.674,003 (. . . . .)	503,411	25,0	2.286,512 (+2,96) (2.090,959)	. . . . (62.546,568)		. . .	198,947	—	147,252	—	—	263	2,812	2,079	684	19	—	1872	31
	Балтійская: б) отъ Тосны до Балтійскаго Порта.	1870	388 (73,3)	41,318 (—) (39,751)	3.476,931 (3.082,131)	47,434	77,5	857,652 (—) (851,395)	215.325,021 (214.457,221)	2.936,231	253,0	9,816	—	—	—	—	25	138	24	163	—	—	1870	
		1871	388	278,614 (—) (269,163)	22.786,275 (20.778,173)	58,725	77,2	8.450,112 (—) (8.419,727)	1.812.049,212 (1.808.569,663)	4.672,802	214,8	96,945	—	3,038	—	—	406	938	426	7,832	—		1871	
		1872	410 (389,5)	307,356 (—10,31) (293,851)	26.338,269 (. . . . .)	67,882	85,6	8.588,491 (+1,63) (8.548,427)	. . . . (1.750.753,305)		. . .	88,892	—	12,079	110	109	157	1,095	371	11,622	20	1.562,370	1872	
32	Харьково-Николаевская	1870	112 (47)	44,946 (—) (43,840)	4.401,546 (4.074,081)	93,650	92,9	2.649,081 (—) (2.645,313)	270.752,015 (270.358,824)	5.760,681	102,2	17.546	—	1,026	—	—	40	158	50	12	2		1870	32
		1871	244 (184,3)	235,198 (—) (219,288)	21.677,886 (19.962,272)	117,622	92,1	4.546.709 (—) (4.418,836)	634.709,923 (617.769,797)	3.444,383	139,8	101,650	—	39,401	—	—	314	462	549	156	2		1871	
		1872	388 (324)	438,482 (—) (395,910)	48.932,164 (41.921,579)	154,111	111,5	14.178,748 (—) (13.981,481)	2.035.768,608 (2.006.142,330)	6.283,236	143,5	177,016	—	5,605	—	—	277	818	995	203	275		1872	
33	Тамбово-Саратовская	1870	108 (42,6)	41,083 (—) (39,121)	2.623,313 (2.455,145)	61,580	62,7	2.736,100 (—) (2.728,058)	115.292,548 (114.651,367)	2.706,398	42,0	17.252	—	—	—	—	71	89	172		39	4.196,544	1870	33
		1871	353 (304,8)	156,275 (—) (141,878)	17.799,774 (14.862,180)	58,398	104,7	7.632,874 (—) (7.610,854)	1.143.070,329 (1.138.268,191)	3.750,230	149,5	81.077	—	13	—	—	299	628	2,470		51	40.546,459	1871	
		1872	353	233,789 (+29,60) (212,716)	30.060,409 (. . . . .)	85,156	128,5	16.236,999 (—) (16.199,016)	. . . . (2.922.189,571)		. . .	114,743	—	93	—	46	338	730	9,916		43	18.614,814	1872	
34	Московско-Брестская	1870	397 (112)	109,999 (—) (107,357)	13.774,561 (12.864,628)	122,719	124,9	1.414,466 (—) (1.409,899)	246.990,162 (245.591,221)	2.205,269	174,2	21,017	—	20,579	12	56	72	195		123	21	265,553	1870	34
		1871	1,028 (478)	598,599 (—) (559,820)	75.035,410 (63.590,281)	156,978	125,3	15.489,577 (—) (15.460,417)	2.874.691,860 (2.866.989,237)	6.014,000	185,4	96,537	—	22,493	62	114	366	1,328	1,456		572	3.078,907	1871	
		1872	1,028	886,976 (—) (819,351)	130.124,503 (104.181,196)	126,580	146,7	28.867,709 (—) (28.784,191)	6.410.455,322 (6.380.686,702)	6.235,851	222,0	174,854	—	65,465	7	1,103	372	1,546	4,893		425	7.681,794	1872	
35	Новоторжская	1870	33 (19,8)	35,426 (—) (35,327)	1.107,499 (1.104,232)	55,934	31,2	798,976 (—) (796,226)	26.325,945 (26.235,195)	1.329,593	32,9	911	—	—	—	—	17	72	22				1870	35
		1871	33	61,839 (—) (58,751)	1.044,971 (1.866,464)	58,938	32,2	1.896,564 (—) (1 891,853)	59.988,616 (59.852,544)	1.817,836	31,6	13,509	—				33	73	119			20,060	1871	
		1872	id.	64,595 (+4,45) (61,821)	2.046,805 (1.968,991)	62,024	31,6	2.396,929 (+26,38) (2.390,240)	77.276,621 (77.085,949)	2.341,715	32,2	14,040	—	—	—	—	38	86	102		—	13,078	1872	

ПРИМѢЧАНІЯ.

(1) Кромѣ того перевозились пассажиры по сезоннымъ и абонементнымъ билетамъ (число ихъ . . .).

Б. Общее число перевозокъ.

1	2		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
№№ по порядку.	НАЗВАНІЯ ДОРОГЪ.		Длина дорогъ къ концу года.	Пассажиры. Общее число пассажировъ.	Число пассажиро-верстъ. ВООБЩЕ.	На версту дороги.	Средній проѣздъ пассажира. верстъ.	Товары. Общій вѣсъ товаровъ. пудовъ.	Число пудоверстъ. ВООБЩЕ.	На версту дороги.	Среднее протяженіе перевозки одного пуда. верстъ.	Багажъ. пудовъ.
36	Либавская	1871	294 (96)	. . . . (27,380)			. . .	370,654 (—) (367,649)	59.403,757 (. . . . . .)	618,789	160,2	10,014
		1872	294	121,715 (—) (115,762)			. . .	3.106,713 (—) (3.098,257)	481.444,799 (. . . . . .)	1.637,567	154,9	44,772
37	Новгородская узкоколейная.	1871	68 (42,7)	68,416 (—) (56,035)	4.299,653 (3.513,971)	100,694	66,2	616,723 (—) (607,508)	35.413,650 (34.784,398)	829,359	57,2	15,045
		1872	68	(1) 105,923 (—) (84,935)	6.133,530 (4.747,153)	90,199	57,9	968,402 (—) (944,485)	64.406,883 (62.771,866)	947,145	66,5	22,874
38	Ряжско-Вяземская . . .	1870	43 (2,8)	31,782 (—) (30,754)	1.333,552 (1.288,320)		. . .	5.408,732 (—) (2) (5.335,206)	218.039,643 (217.984,117)		. . .	10,248
		1871	43									
		1872	id.	36,640 (—) (35,067)	1.518,386 (1.448,678)	35,309	41,4	4.706,675 (—) (4.703,484)	205.339,156 (205.201,172)	4.775,329	43,6	13,511
39	Ярославско - Вологодская узкоколейная	1872	191 (129)	67,921 (—) (65,214)	5.304,981 (4.828,912)	41,123	78,1	669,199 (—) (663,981)	. . . . (98.672,008)		. . .	28,833
40	Константиновская . . .	1871	85 (21)				. . .				. . .	. . . .
		1872	85 (35)				. . .				. . .	. . . .
	Вообще по правительственнымъ и частнымъ желѣзнымъ дорогамъ . .	1870		14.839,210	1.521.208,169		. . .	606.991.687	118.788.895,605		. . .	5.244.687
		1870/1871		462.820	53.579,082		. . .	17.694,948	2.165.715,726		. . .	331,045
		1871		18.266,996	1.924.044,529		. . .	803.871,730	170.167.330,282		. . .	6.204,[illegible]
		1872		21.471,676	2.401.711,123		. . .	860.959,373	156.260.360,699		. . .	6.833,[illegible]

13	14	15	16	17	18	19	20	21	22			
Почтовой корреспонденціи.	Войсковыя принадлежности. Кладь.	Экипажи.	Лошади.	Экипажи.	Собаки.	Лошади.	Скотъ.	Другіе предметы поштучной или повагонной перевозки.	Перевозки для потребностей дороги.	ГОДЫ.	№№ по порядку.	ПРИМѢЧАНІЯ.
Число пудовъ и штукъ,—или повагонно.												
—	—	—	—	10	112	36		—	53,250	1871	36	
—	—	—	—	20	380	67	1,524	439	—	1872		
2,740	2,595	6	4	31	70	40	4,985	4	27,770	1871	37	
4,574	5,934	52	74	30	139	84	28,492	6	14,962	1872		(1) Кромѣ того безплатныхъ 1,507 пас.
—	7	—	—	28	46	21	376	—		1870 1871	38	(2) Въ томъ числѣ платныхъ грузовъ строителей дороги съ матеріалами 1.720,000 пуд.
—	9	—	—	29	75	325		5	—	1872		
—	—	—	—	34	176	66		—	—	1872	39	
. . . .										1871	40	
. . . .										1872		
44,116 +B:3,634	385,870 +B:98	1,302	10,722 +B:22	13,341 +B:11	32,473	396,507 +B:2,386½		25,895 +B:31,129	87.726,135 +B:13,863	1870		
—	25,042	911	306	402	776	1,073 +B:15		1,082	1.564,507	1870/1871		
110,573 [illegible]:4,827	550,990 +B:22	1,288	10,495 +B:25	14,620 +B:8	36,912	551,096 +B:773½		19,694 +B:1,320	120.755,345 +B:22,026	1871		
59,612 +B:5,120	551,580	3,599	31,682 +B:30	14,364 +B:33	40,934	981,243 +B:82		14,910 +B:349	112,443,545 +B:36,943	1872		

1	2		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13			
№№ по порядку.	НАЗВАНІЯ ДОРОГЪ.		Длина дороги къ концу года.	Валовой доходъ.			Расходъ.			Избытокъ дохода предъ расходомъ.			Отношеніе расхода къ валовому доходу въ процентахъ.	ГОДЫ.	№№ по порядку.	ПРИМѢЧАНІЯ.
				Вообще.	На версту		Вообще.	На версту		Вообще.	На версту					
					Дороги.	Поѣзда.		Дороги.	Поѣзда.		Дороги.	Поѣзда.				
	А. Правительственныя желѣзныя дороги:															
1	Финляндская	1870	446 (323)	442,594—28	1,370—26	63,79	426,616—07 —	1,320—79	61,49	15,978—21 —	49—47	2,30	96,39	1870	1	[1]) Изъ этой суммы слѣдуетъ възвратъ отправителямъ излишняго перебора за перевозку товаровъ и проч. 146 р. 77 коп. [2]) Изъ этой суммы слѣдуетъ възвратъ отправителямъ излишняго перебора за перевозку 803 р. 59 коп. и за возвращенные полубилеты 471 р. 96 к. [3]) Не считая 111,246 руб. 58 коп., издержанныхъ на новыя работы по устройству пути и строеній—и на покупку имущества для дороги.
		1871	452 (447)	[1]) 795,239—96(+79,67)	1,779—06	77,67	553,120—60(+29,65)	1,237—41	53,33	242,119—36 —	541—65	23,34	69,55	1871		
		1872	452	[2])1031,252—60(+29,67)	2,281—53	98,23	[3]) 615,208—83(+11,22)	1,361—08	58,60	416,043—77(+71,83)	920—45	39,63	59,65	1872		
2	() Тересполе-Брестская	1870												1870	2	
		1871												1871		
		1872												1872		
3	Ливенская узкоколейная	1871	57 (40,7)	96,756—31	2,377—30		* 85,439—59	2,099—25		11,316—72 —	278—05		88,30	1871	3	
		1872	57	* 141,064—59	2,474—81	181,02	* 126,336—33	2,216—43	162,12	14,727—76 —	258—38	18,56	89,90	1872		
4 5	Одесско-Елизаветградская Елизаветградо-Кременчугская	([4]) 1870	* 477 (417)	2.403,547—47	5,763—90	243,36	1.345,659—32 —	3,227—00	136,25	1:057,888—15 —	2,536—92	107,11	55,98	1870	4 5	[4]) По 29 Іюля включительно, а съ 30 Іюля дорога эксплоатируется частнымъ обществомъ.
6	Московско-Курская	1870	502,5	6.718,332—35(+17,11)	13,369—81	265,05	[5])3.489,622—29(+9,06)	6,944—52	137,67	3.228,710—06(+13,11)	6,425—29	127,38	51,94	1870	6	[5]) Не считая суммы 374,336 руб. 59 коп., числящейся за Начальниками III и IV Отдѣленій дороги, не представившими отчетностей о расходахъ. [6]) По 1-е Августа 1871 года. Съ 1-го Августа дорога эксплоатируется частнымъ Обществомъ. [7]) Не считая суммы 186,492 руб. 43 коп., числящейся за Начальниками III и IV Отдѣленій дороги, не представившими, отчетностей о расходахъ.
		1871 ([6])	293	4.214,332—63	14,383—38	261,92	[7])2.437,084—03 —	8,317—69	151,47	1.777,248—60 —	6,065—69	110,45	57,83	1871		
	Б. Частныя желѣзныя дороги:															
1	Царскосельская	1870	25	477,441—56 (+5,70)	19,097—66	383,41	268,133—46 (+5,74)	10,725—34	215,32	209,308—10 (+5,65)	8,372—32	168,09	56,16	1870	1	
		1871	id.	476,110—76 (—0,27)	19,044—43	378,61	273,210—86 (+1,89)	10,928—43	217,26	202,899—90 (—3,06)	8,116—00	161,35	57,38	1871		
		1872	id.	462,831—51 (—2,78)	18,513—26	376,59	269,339—52 (—1,41)	10,773—58	219,15	193,491—99 (—4,63)	7,739—63	157,44	41,80	1872		
2	С.-Петербурго-Варшавская	1870	1207	9.882,960—36(+16,08)	8,188—03	203,06	[8]) 7.527,552—59(+42,48)	6,236—58	154,67	2.355,407—77 (—27,08)	1,951—45	48,39	76,16	1870	2	[8]) Въ томъ числѣ на содержаніе желѣзно-конной дороги: въ 1870 г. — 44,641 р. 38 к.; въ 1871 г. — 40,258 р. 44 к.; въ 1872 г.—54,865 р. 80 к.
		1871	id.	9.112,843—79(— 7,79)	7,549—99	184,01	7.216,095—72(— 4,13)	5,978—54	145,71	1.896,748—07 (—19,47)	1,571-45	38,30	79,18	1871		
		1872	id.	8.864,991—84(— 2,61)	7,344—65	185,55	8.138,495—35(+12,78)	6,742—75	170,34	726,496—49 (—61,69)	601—90	15,21	91,80	1872		
3	Московско-Нижегородская	1870	410	6.028,330— 07(—8,20)	14,703—24	292,48	[9]) 3.659,041—06(+13,38)	8,924—49	177,53	2.369,289—01 (—29,51)	5,778—75	114,95	60,69	1870	3	[9]) Id.: въ 1870 г.—22,703 р. 14 к.; въ 1871 г.—30,669 р. 59 к.; въ 1872 г.—20,804 р. 14 к.
		1871	id.	6.462,759— 58(+7,26)	15,762—83	272,43	3.527,725—71(— 3,59)	8,604—21	148,70	2.935,033—87 (+23,88)	7,158—62	123,73	54,58	1871		
		1872	id.	6.725,774— 43(+4,06)	16,404—33	279,65	3.623,527—58(+ 2,71)	8,837—87	150,66	3.102,246—85 (+ 5,69)	7,566—46	128,99	53,88	1872		

1	2		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13			
№№ по порядку.	НАЗВАНІЯ ДОРОГЪ.		Длина дороги къ концу года.	Валовой доходъ. Вообще.	Валовой доходъ. На версту Дороги.	Валовой доходъ. На версту Поѣзда.	Расходъ. Вообще.	Расходъ. На версту Дороги.	Расходъ. На версту Поѣзда.	Избытокъ дохода предъ расходомъ. Вообще.	Избытокъ дохода предъ расходомъ. На версту Дороги.	Избытокъ дохода предъ расходомъ. На версту Поѣзда.	Отношеніе расхода къ валовому доходу въ процентахъ.	ГОДЫ.	№№ по порядку.	ПРИМѢЧАНІЯ.
4	Николаевская	1870	604	16.497,915—87(+0,116)	27,314—43	262,21	7.130,097—37(—13,71)	11,804—80	113,32	9.367,818—50(+14,03)	15,509—63	144,89	43,22	1870	4	
		1871	id.	17.583,895—73(+6,59)	29,112—41	257,07	7.596,952—32(+ 6,54)	12,577—73	111,06	9.986,943—41(+ 6,61)	16,534—68	146,01	43,20	1871		
		1872	id.	16.788,464—35 (—4,52)	27,795—47	251,67	7.738,062—03(+ 1,85)	12,811—36	116,00	9.050,402—32(— 9,37)	14,984—11	135,67	46,09	1872		
5	Варшаво-Вѣнская	1870	325	3.017,581—04(+12,72)	9,284—86	205,65	1.392,036—01(+ 5,32)	4,283—18	94,87	1.625,545—03(+19,94)	5,001—68	110,78	46,13	1870	5	
		1871	id.	3.360,583—86(+11,37)	10,340—25	199,76	1.668,960—41(+19,90)	5,135—26	99,20	1.691,623—45(+ 4,06)	5,204—99	100,56	49,66	1871		
		1872	id.	3,623,008—43 (+7,88)	11,147—72	191,92	1.811,996—09(+ 8,57)	5,575—37	95,99	1.811,012—34(+ 7,05)	5,572—35	95,93	50,01	1872		
6	Варшаво-Бромбергская	1870	138	823,553—78(+22,11)	5,967—78	186,15	728,256—47(+22,67)	5,277—22	164,61	95,297—31(+18,02)	690—56	21,54	88,43	1870	6	
		1871	id.	841,978—27(+ 2,18)	6,101—29	164,94	831,231—22(+14,14)	6,023—41	162,84	10,747—05(—88,72)	77—88	2,10	98,72	1871		
		1872	id.	897,888—71(+ 6,64)	6,506—44	162,19	886,602—58(+ 6,66)	6,424—66	160,16	11.286—13(+ 5,01)	81—78	2,03	98,74	1872		
7	Риго-Динабургская	1870	204	[1]) 2.003,021—60(+36,50)	9,818—73	279,99	[1]) 908,565—33(+24,22)	4,453—75	127,00	1.094,456—27(+48,71)	5,364—98	152,99	45,36	1870	7	[1]) Въ томъ числѣ какъ по приходу, такъ и по расходу 83,176 р. 57 к.; за подвозку товаровъ отъ станцій дороги на домъ получателей.
		1871	id.	2.214,084—80(+10,53)	10,853—35	259,08	1.077,674—43(+18,61)	5,282—71	126,10	1.136,410—37(+ 3,83)	5,570—64	132,98	48,67	1871		
		1872	214 (210)	1.604,163—17(—27,45)	7,638—87	244,89	1.003,276—62(+ 6,90)	4,777—50	153,16	600,886—55(—47,12)	2,861—36	91,73	62,54	1872		
8	Волго-Донская	1870	73	571,842—09(+10,89)	7,833—45	298,88	525,858—66(+16,09)	7,203—54	274,84	45 983—43(—26,67)	629—91	24,04	91,96	1870	8	
		1871	id.	590,299—31(+ 3,22)	8,086—29	276,06	581,130—83(+10,51)	7,960—69	271,78	9.168—48(—80,00)	125—60	4,28	98,44	1871		
		1872	id.	523,103—78(—11,38)	7,165—80	307,25	513,616—71(—11,61)	7,035—84	301,68	9.487—07(+ 3,46)	129—96	5,57	98,19	1872		
9	Московско-Ярославская	1870	261 (253,8)	1.725,081—72 —	6,797—01	259,24	668,393—37 —	2,633—54	100,44	1.056,688—35 (. . .)	4,163—47	158,80	38,75	1870	9	
		1871	261	1.991,973—29(+15,47)	7,632—08	246,38	727,082 75(+ 8,78)	2,785—75	89,93	1.264,890—54(+19,70)	4,846—33	156,45	36,50	1871		
		1872	271 (261)	2.249,737—97(+12,94)	8,619—68	290,14	826,423—65(+13,66)	3,166—37	106,58	1.423,314—32(+12,52)	5,453—31	183,56	36,73	1872		
10	Московско-Рязанская	1870	243 (201,4)	4.018,235—58(+11,47)	19,951—51	313,59	1.709,498—60(— 0,33)	8,488—07	133,41	2.308,736—98(—18,24)	11,463—44	180,18	42,05	1870	10	
		1871	243	4.650,091—70(+15,72)	19,136—18	304,22	1.942,666—53(+13,64)	7,994—51	127,09	2.707,425—17(+17,27)	11,141—67	177,13	41,78	1871		
		1872	id.	5.066,387—11(+ 8,95)	20,849—33	320,68	2 222,394—25(+14,39)	9,145 66	140,67	2.843,992—86(+ 5,04)	11,703—67	180,01	43,86	1872		
11	Воронежско-Ростовская	1870	162 (79)	450,432—56 (+35,22)	5,701—67	283,00	310,600—09(+12,58)	3,931—64	195,15	139,832—47(+144,45)	1,770—03	87,85	68,95	1870	11	
		1871	603 (203)	685,814—10(+52,25)	3,378—39	269,61	607,119—14(+95,46)	2,990—73	238,67	78,694—96(—44,43)	387—66	30,94	88,53	1871		
		1872	604	1.967,312—89 —	3,257—14	141,19	1.672,222 -97 —	2,768—58	120,01	295,089 - 92 —	488—56	21,18	85,00	1872		
12	Одесская	([2]) 1870	340,7 (298)	2.461,171—28 —	8,268—96	244,11	[3]) 1.483,144—85 —	4,976—99	147,47	978,026—43 —	3,281—97	97,24	60,26	1870	12	[2]) Съ 30 іюля. [3]) Въ томъ числѣ на содержаніе желѣзнодорожныхъ школъ: въ 1870 г. 4,342 р. 66 к. — въ 1871 г. 13,541 р. 25 к.—въ 1872 г. 14,370 р.
		1871	1036,5 (884)	6.728,783—35 —	7,611—74	238,19	4.643,487—94 —	5,252—81	164,37	2.085,295—41 —	2,358—93	73,82	69,01	1871		
		1872	1036,5 (958)	7.288,303—68 —	7,607—83	214,71	5.702,812—10 +	5,952—83	168,00	1.585,491—58 (—)	1,655—00	46,71	78,25	1872		
13	Динабурго-Витебская	1870	243	1.927,107—37 —	7,930—48	204,97	1.086,998—08(+37,43)	4,473—24	115,62	840,109—31(+ 9,34)	3,457—24	89,35	56,41	1870	13	
		1871	id.	2.190,314—72 (+13,65)	9,013—64	173,77	1.720,801—13(+59,28)	7,081—48	136,52	469,513—59(—44,11)	1,932—16	37,25	78,56	1871		
		1872	id.	1.905,174—92(+13,01)	7,840—22	191,00	1.523,425 -06(—11,47)	6,269—24	152,73	381,749—86(—18,69)	1,570—98	38,27	79,96	1872		
14	Московско-Курская	([4]) 1871	209,5	3.446,679—49 —	16,451—93	273,72	1.833,981—67	8,754—09	145,65	612,697—82 —	7,697—84	128,07	53,21	1871	14	[4]) Съ 1-го августа 1871 года.
		1872	502,5	7.991,414—77 —	15,903—31	238,68	4.216,429—28	8,390—90	125,93	74,985—49 —	7,512—41	112,75	52,76	1872		

Таб. XIII (I). 35

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13		
№№ по порядку.	НАЗВАНІЯ ДОРОГЪ.	Длина дороги къ концу года.	Валовой доходъ.			Расходъ.			Избытокъ дохода предъ расходомъ.			Отношеніе расхода къ валовому доходу въ процентахъ.	ГОДЫ.	№№ по порядку.
			Вообще.	На версту		Вообще.	На версту		Вообще.	На версту				
				Дороги.	Поѣзда.		Дороги.	Поѣзда.		Дороги.	Поѣзда.			
15	Варшавско-Тереспольская	199,5 (198,5)	[1]) 817,847—85 (—)	4,120—14	246,12	[2])460,889—22 —	2,321—86	138,70	356,958—63 —	1,798—28	107,42	56,35	1870	15
		199,5	1.043,929—48 (+27,64)	5,232—73	251,80	[4])813,438—85 (+76,49)	4,077—39	196,21	230,490—63 (—35,42)	1,155—34	55,59	77,92	1871	
		id.	1.037,259—01 (— 0,63) [3])	5,199—29	282,85	[5])618,421—21 (—23,97)	3,099—85	168,63	418,837—80 (+81,69)	2,081—24	113,22	59,62	1872	
16	Рязанско-Козловская	198	3.043,507—71 (—14,23)	15,371—25	312,46	1.465,927—56(—5,51)	7,403—67	150,50	1.577,580—15 (—21,01)	7,967—58	161,96	48,16	1870	16
		id.	3.513,188—06 (+15,43)	17,743—37	298,41	[6])1.581,090—75(+7,85)	7,985—30	134,30	1.932,097—31 (+22,22)	9,758—07	164,11	45,04	1871	
		id.	3.890,658—08 (+10,74)	19,649—79	291,69	[6])1.555,550—09(—1,61)	7,856—31	116,62	2.335,107—99 (+20,85)	11,793—48	175,07	39,98	1872	
17	Лодзьская фабричная	26	94,827—05 (+ 9,23)	3,647—19	228,10	65,940—04 (+13,71)	2,536—15	158,61	28,887—01 (+ 0,21)	1,111—04	69,49	69,54	1870	17
		id.	115,347—84 (+21,64)	4,436—45	280,61	76,270—97 (+15,66)	2,933—50	185,55	39,076—87 (+35,27)	1,502—95	95,06	66,12	1871	
		id.	128,350—21 (+11,27)	4,936—54	292,00	109,037—94 (+42,95)	4,193—76	248,06	19,312—27 (—50,57)	742—78	43,94	84,95	1872	
18	Ряжско-Моршанская	121,5	483,216—50 (—24,64)	3,977—09	184,53	480,791—20 (—22,57)	3,957—13	183,60	2,425—30 (+ 88,23)	19—96	0,93	99,50	1870	18
		id.	428,856—61 (—11,25)	3,529—68	161,25	417,359—21 (—13,19)	3,435—05	156,93	11,497—40 (+374,10)	94—63	4,32	97,32	1871	
		id.	431,283—75 (+ 0,56)	3,549—66	168,07	438,273—01 (+ 5,01)	3,607—18	170,79	—6,989—26 —	— 57—52	— 2,72	101,62	1872	
19	Кіево-Брестская	278 (91,4)	325,473—30 —	3,560—97	140,29	[7]) 312,714—36 —	3,421—38	134,79	12,758—94 —	139—59	5,50	96,08	1870	19
		278	1 519,276—17 —	5,465—02	184,25	[7])1.487,356—44 —	5,350—20	180,38	31,919—73 —	114—82	43,87	97,90	1871	
		id.	1,924,209—32 (+26,98)	6,921—61	201,98	[7])1.186,201—98—(20,24)	4,266—91	124,51	738,007—34 (—)	2,654—70	77,47	61,65	1872	
20	Козловско-Воронежская	168	767,175—01 (—17,52)	4,566—51	203,30	604,472—54 (—11,89)	3,598—05	160,19	162,702—47 (— 33,32)	968—46	43,11	78,79	1870	20
		id.	912,991—22 (+19,00)	5,434—47	189,79	555,735—78 (— 8,06)	3,307—95	115,53	357,255—44 (+119,57)	2,126—52	74,26	60,87	1871	
		id.	1.099,637—18 (+20,44)	6,545—46	202,42	631,759—72 (+13,67)	3,760—47	116,29	467,877—46 (+ 30,96)	2,784—99	86,13	57,45	1872	
21	Курско-Кіевская	440	2.759,082—78 (+34,24)	6,270—64	222,55	1.118,166—66 (+10,04)	2,541—29	90,19	1.640,916—12 (+57,90)	3,729—35	132,36	40,52	1870	21
		id.	3.217,887—99 (+16,63)	7,313—38	233,77	1.239,254—30 (+10,83)	2,816—48	90,03	1.978,633—69 (+20,58)	4,496—90	143,74	38,51	1871	
		id.	3.445,782—86 (+ 7,08)	7,831—32	233,52	1.260,738—36 (+ 1,73)	2,865—31	85,44	2.185,044—50 (+10,43)	4,966—01	148,08	36,59	1872	
22	Орловско-Грязская	283 (255,5)	870,969—82 —	3,406—88	88,56	797,834—88 —	3,122—64	81,13	73,134—94 —	286—24	7,43	91,60	1870	22
		283	1.345,052—24 —	4,752—83	137,57	1.337,500—07 —	4,726—15	136,80	7,552—17 —	26—68	0,77	99,44	1871	
		id.	1.406,900—52 (+ 4,59)	4,971—38	146,26	[8])1.372,321—11 (+2,60)	4,849—19	142,67	34,579—41 (+357,87)	122—19	3,59	97,54	1872	
23	Орловско-Витебская	488	3.390,682—00 (+29,76)	6,948—12	157,79	2.353,862—75 (+56,46)	4,823—49	109,54	1.036,819—25 (— 6,47)	2,124—63	48,25	69,42	1870	23
		id.	4.156,954—12 (+22,60)	8,518—35	155,50	2.997,733—13 (+27,35)	6,142—89	112,13	1.159,220—99 (+11,80)	2,375—46	43,37	72,11	1871	
		id.	3.266,333—38 (—24,42)	6,693—30	161,77	2.448,282—95 (—18,32)	5,016—97	121,26	818,050—43 (—32,88)	1,676—33	40,51	77,96	1872	
24	Шуйско-Ивановская	84	327,007—14 (— 6,65)	3,892—94	220,83	222,475—09 (— 1,17)	2,648—51	150,24	104,532—05 (—16,52)	1,244—43	70,59	68,03	1870	24
		171 (162,6)	467,365—36 (+42,92)	2,874—32	155,13	[9])368,420—24 (+65,60)	2,265—80	122,29	98,945—12 (— 8,83)	688—52	32,84	78,83	1871	
		171	507,011—90 (+ 8,48)	2,964—98	182,87	[9])378,125—89 (+ 2,63)	2,211—26	136,38	128,886—01 (+ 3,02)	753—72	46,49	74,58	1872	
25	Риго-Митавская	39	[10])188,231—91 (+14,49)	4,826—46	174,69	[11])137,274—87 (+10,88)	3,519—87	127,40	50,957—04 (+24,22)	1,306—59	47,29	70,33	1870	25
		id.	[10])201,559—03 (+ 7,08)	5,168—18	172,11	[11])131,647—81 (— 4,09)	3,375—58	112,41	69,911—22 (+ 3,71)	1,792—60	59,62	65,31	1871	
		id.	[10])198,239—97 (— 1,64)	5,083—07	169,36	[11])124,119—54 (— 5,71)	3,182—55	106,04	74,120—43 (+ 6,05)	1,900—52	63,32	62,61	1872	

ПРИМѢЧАНІЯ.

[1]) Въ томъ числѣ 12,911 р. 73½ к.; за постороннія работы въ механическихъ мастерскихъ.

[2]) Въ томъ числѣ 12,404 р. 05 к. за постороннія работы въ механическихъ мастерскихъ и 30,767 р. 58 к.; за матеріалы, поступившіе остаткомъ на 1871 годъ.

[3]) Въ томъ числѣ въ 1872 году 22,337 р. 15 к.; излишняго перебора за перевозку товара и проч. и подлежащіе въ возвратъ отправителямъ.

[4]) Въ томъ числѣ 143,998 р. 77 к. за матеріалы, поступившіе на 1872 годъ, и уплоченныхъ впередъ на покупку подвижнаго состава 100,959 р. 39 к., а также 9,415 р. 53 к. за постороннія работы подлежащіе въ возвратъ.

[5]) Согласно отчету правленія (стран. 88), не считая суммы 3,630 р. 34 к., подлежащей въ возвратъ излишняго перебора съ отправителей; 4,152 р. 08 к., подлежащіе въ возвратъ за постороннія работы въ механическихъ мастерскихъ; — 82,286 р. 36 к. за матеріалы, поступившіе остаткомъ на 1873 годъ,—и 69,228 р. 77 к. на покупку подвижнаго состава.

[6]) Въ томъ числѣ сверхсмѣтные расходы: 1871 г. 7,656 р. 55 к.—1872 г. 43,449 р. 61 к.

[7]) Въ томъ числѣ на содержаніе желѣзнодорожныхъ школъ въ 1870—1871 г. 3,017 р. 42 к.—въ 1872 г. 3,017 р. 46 к.

[8]) Въ томъ числѣ на желѣзнодорожныя школы 4,245 р.

[9]) Idem. въ 1871 г. 2,557 р. 50 к., въ 1872 г. 2,580 р.

[10]) Въ томъ числѣ за подвозку товаровъ отъ станцій на домъ получателей: въ 1870 г. 17,041 руб. 81 к., въ 1871 г. 15,869 р. 33 к., въ 1872 г. 9,417 р. 58 к.

[11]) Idem. въ 1870 г. 16,874 р.—въ 1871 г. 15,782 р. 56 к.—въ 1872 г. 9,370 р. 74 к.

1	2		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13			
№№ по порядку.	НАЗВАНІЯ ДОРОГЪ.		Длина дороги къ концу года.	Валовой доходъ. Вообще.	Валовой доходъ. На версту. Дороги.	Валовой доходъ. На версту. Поѣзда.	Расходъ. Вообще.	Расходъ. На версту. Дороги.	Расходъ. На версту. Поѣзда.	Избытокъ дохода предъ расходомъ. Вообще.	Избытокъ дохода предъ расходомъ. На версту. Дороги.	Избытокъ дохода предъ расходомъ. На версту. Поѣзда.	Отношеніе расхода къ валовому доходу въ процентахъ.	ГОДЫ.	№№ по порядку.	ПРИМѢЧАНІЯ.
26	Поти-Тифлисская	1871	118 (43)	92,303—60 —	2,146—59	158,19	* 177,405—82 —	4,125—71	304,03	— 85,102—22 —	—1,979—12	— 145,84	192,19	1871	26	[1]) Въ томъ числѣ 25,160 руб. 32 коп. на капитальныя перестройки и исправленія, — а также и на новыя постройки, увеличивающія стоимость дороги.
		1872	289 (156,8)	599,633—84 —	3,824—20	253,77	[1]) 659,847—32 —	4,208—21	279,25	— 60,213—48 —	— 384—01	— 25,48	110,04	1872		
27	Курско-Харьково-Азовская	1870	763	4.215,367—32 —	5,524—72	189,69	[2]) 3.774,122—91 —	4,946—42	169,84	441,244—41 —	578—30	19,85	89,53	1870	27	[2]) Въ томъ числѣ на желѣзно-дорожныя школы: въ 1871 г. — 628 р. 15 к.; въ 1872 г. — 5,784 р. 88 к.
		1871	id.	5.366,729—61 (+27,31)	7,033—72	193,41	4.692,591—99 (+24,33)	6,150—18	169,11	674,137—62 (+52,78)	883—54	24,30	87,44	1871		
		1872	id.	5.462,794—74 (+ 2,34)	7,159—62	200,56	3.680,847—60 (—21,56)	4,824—17	135,14	1.781,947—14 (+165,81)	2,335—45	65,42	67,38	1872		
28	Грязе-Царицынская	1870	303 (200,5)	587,251—47 —	2,928—93	150,50	[3]) 454,848-63 —	2,268—57	115,57	132,402—84 —	660—36	33,93	77,45	1870	28	[3]) Въ томъ числѣ на желѣзно-дорожныя школы 2,675 р. 50 к., не считая 11,105 р. 50 к. на общія издержки механическихъ мастерскихъ, по отчету правленія сложенныхъ со счета расходовъ. Въ томъ числѣ на школы: 1871 г.—8,430 р.; 1872 г.—8,430 р.
		1871	625 (431)	871,097—81 (+48,33)	2,021—11	99,51	1.157,502—63 (+154,48)	2,685—62	132,23	286,404—82 —	— 664—51	— 32,72	132,87	1871		
		1872	625	1.641,416—24 (+88,43)	2,626—26	127,90	1.626,419—36 (+40,51)	2,602—27	126,73	14,996—88 —	23—99	1,17	99,08	1872		
29	Тамбово-Козловская	1870	68	229,933—18 —	3,381—37	152,93	282,057—48 —	4,147—90	187,60	— 52,124—30 —	— 766—53	— 34,67	122,67	1870	29	[4]) Idem.: 1871 г.—628 р. 15 к.; 1872 г.—1,396 р.
		1871	id.	336,189—54 (+46,64)	4,943—96	194,87	[4]) 259,017—93 —	3,809—08	150,14	77.171—61 —	1,134—88	44,73	77,04	1871		
		1872	id.	487,248—57 (+44,93)	7,165—42	223,49	290,252—34 (+12,28)	4,268—42	133,13	196,996—23 (+155,27)	2,897—00	90,36	59,57	1872		
30	Рыбинско-Бологовская	1870	280 (161,8)	565,701—60 —	3,496—30	156,74	429,969—61 —	2,657—41	119,13	135,731—99 —	— 838—89	37,61	76,00	1870	30	
		1871	280	1.702,700—53 —	6,081—07	167,83	947,254—79 —	3,383—05	93,37	755,445—74 —	2,698—02	74,46	55,63	1871		
		1872	id.	1.820,740—14 (+ 6,93)	6,502—64	171,25	1.062,135—95 (+12,12)	3,793—34	99,90	758,604—19 (+ 0,41)	2,709—30	71,35	58,36	1872		
31	Балтійская: а) бывшая Петергофская	1870	51	457,560—50 (+12,39)	8,971—77	207,83	285,518—20 (+ 2,83)	5,598—39	129,69	172,042—30 (+32,90)	3,373—38	78,14	62,40	1870	31	[5]) Въ томъ числѣ сверхсмѣтныхъ расходовъ: а) Канцелярскіе расходы 170 руб. б) Ремонтъ пути 10,632 руб. 31 коп. в) Ремонтъ и устройство вновь зданій, платформъ и заборовъ 12,705 руб. 21 коп. г) Ремонтъ паровозовъ 12,677 руб. 57 коп. д) Ремонтъ вагоновъ 23,043 руб. 71 к. и е) Вознагражденіе директорамъ бывшаго общества Петергофской желѣзной дороги, 2,318 руб. 56 коп. Всего 62,517 руб. 36 коп.
		1871	id.	500,353—32 (+ 9,35)	9,810—85	229,74	268,496—75 (— 5,96)	5,264—64	123,28	231,856—57 (+34,76)	4,546—21	106,46	53,66	1871		
		1872	id.	482,112—28 (— 3,64)	9,453—18	222,59	[5]) 374,050—67 (+39,31)	7,331—33	172,70	108,061—61 (—53,39)	218—85	49,89	77,59	1872		
	б) отъ Тосны до Балтійскаго порта	1870	388 (73,3)	137,026—12 —	1,869—38	123,98	139,780—00 —	1,906—95	126,47	— 2,753—88 —	— 37—57	— 2,49	101,34	1870		
		1871	388	937,024—24 —	2,415—01	91,87	1.015,662—69 —	2,617—68	99,58	— 78,638—45 —	— 202—67	— 7,71	108,39	1871		
		1872	410,8 (389,5)	1.079,615—29 (+15,21)	2,771—79	93,14	1.069,035—25 (+ 5,25)	2,744—63	92,23	10,580—04 —	27—16	0,91	90,68	1872		
32	Харьково-Николаевская	1870	112 (47)	140,476—16 —	2,988—85	145,86	191,517—94 —	4,074—85	198,86	— 51,041—78 —	—1,086—»	— 53,00	136,33	1870	32	
		1871	244 (184,3)	694,916—16 —	3,770—57	197,56	651,866—13 —	3,536—98	185,32	43,050—03 —	233—59	12.24	93,80	1871		
		1872	381 (324)	1.827,340—36 —	5,639—94	226,77	1.323,464—38 —	4,084—77	164,24	503,875—98 —	1,555—17	62,53	72,43	1872		
33	Тамбово-Саратовская	1870	108 (42,6)	92,100—62 —	2,161—98	105,30	119,485—60 —	2,804—82	136,61	— 27,384—98 —	— 642—84	— 31,31	129,73	1870	33	[6]) Въ томъ числѣ на желѣзно-дорожныя школы: 1871 г.—3,143 р. 17 к.; 1872 г.—10,504 р. 07 коп.
		1871	353 (304,8)	802,930—13 —	2,634—28	139,32	[6]) 975,822—52 —	3,201—51	169,32	—172,892—39 —	— 567—23	— 30,00	121,53	1871		
		1872	353	1.412,978—04 (+75,97)	4,002—77	158,57	1.321,586—69 (+35,43) [6])	3,743—87	148,32	91,391—35 —	258—90	10,25	93,53	1872		
34	Московско-Брестская	1870	397 (112)	293,611—10 —	2,621—53	114,42	2.134,401—26 — (1870–1871)	3,617—63	129,62	134,421—08 — (1870–1871)	227—83	8,16	94,07	1870, 1871	34	[7]) Idem. 15,343 руб.
		1871	1,028 (478)	1.975,211—24 —	4,132—24	142,10										
		1872	1,028	3.762,674—64 —	3,660—19	127,84	[7]) 3.140,497—90 —	3,154—96	106,70	622,176—74 —	605—23	21,14	83,46	1872		
35	Новоторжская	1870	33 (19,8)	37,247—91 —	1,881—20	108,84	[8]) 53,988—37 —	2,726—68	157,75	—16,740—46 —	— 845—48	— 48,91	144,94	1870	35	[8]) Въ томъ числѣ 2,118 р. 34 к. на покупку имущества для Правленія дороги, и на открытіе движенія по линіи.
		1871	33	71,510—09 —	2,166—97	142,52	67,950—83 —	2,059—11	135,43	3,559—26 —	107—86	7,09	95,01	1871		
		1872	id.	78,693—92 (+10,04)	2,384—66	130,30	63,787—87 (—6,12)	1,932—96	105,62	14,906—05 (+318,79)	451—70	24,68	81,06	1872		

1	2		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13			
№№ по порядку.	НАЗВАНІЯ ДОРОГЪ.		Длина дороги къ концу года.	Валовой доходъ. Вообще.	Валовой доходъ. На версту. Дороги.	Валовой доходъ. На версту. Поѣзда.	Расходъ. Вообще.	Расходъ. На версту. Дороги.	Расходъ. На версту. Поѣзда.	Избытокъ дохода предъ расходомъ. Вообще.	Избытокъ дохода предъ расходомъ. На версту. Дороги	Избытокъ дохода предъ расходомъ. На версту. Поѣзда.	Отношеніе расхода къ валовому доходу въ процентахъ.	ГОДЫ.	№№ по порядку.	ПРИМѢЧАНІЯ.
36	Либавская	1871 1872	294 (96) 294	54,646—13 — 305,079—37 —	569—23 1,037—68	63,51 58,94	124,301—44 — 435,229—11 —	1,294—80 1,480—37	144,47 84,09	— 69,655—31 — —130,149—74 —	— 725—57 — 442—69	— 80,96 — 25,15	227,46 142,16	1871 1872	36	
37	Новгородская узкоколейная	1871 1872	68 (42,7) 68	61,907—44 — 139,282—00 —	1,449—82 2,048 -26	83,57 132,06	61,707—62 — 108,761—84 —	1,445—14 1,599—48	83,30 103,12	199—82 — 30,517—16 —	4—68 448—78	0,27 28,94	99,67 78,09	1871 1872	37	
38	Ряжско-Вяземская	1870 1871 1872	43 (2,8) 43 id.	2,091—92 — 86,795—78 — 94,462—08 (+9,37)	} 1,940—78 2,190—79	152,15 170,02	140,361—58 — 117,413—92(—16,34)	3,064—66 2,730—55	240,26 211,83	— 51,473—88 — — 22,951—84 —	—1,123—88 — 533—76	— 88,11 — 41,41	157,91 124,29	{ 1870 1871 1872	38	
39	Ярославо-Вологодская	1872	191 (129)	129,458—09 —	1,003—55	87,80	[1])105,785-07 —	820—04	71,75	23,673—02 —	183—51	16,05	81,71	1872	39	[1]) Въ томъ числѣ 731 р. 17 к. на содержаніе переправы чрезъ р. Волгу.
40	Константиновская	1871 1872	85 (21) 85 (35)	} 71,940—08	{1,284—64		33,518—22 — 204,816—69 —	{4,255—98		}—166,394—83	{2,971—34		{ 331,29	1871 1872	40	
	Всего по правительственнымъ и частнымъ желѣзнымъ дорогамъ	1870	10.092,2 (8.840,6)	78.979,834—95	8,933—76	225,99	46.411,711—53	5,249—84	132,80	32.568,123—42	3,683—92	93,19	58,76	1870		
		1870/1871	440 (114,8) 1,071 (521)	2.357,710—04	3,708—25	137,86	4.079,833—64	3,577—79	133,01	82,947—20	130—46	4,85	96,47	1870/1871		
		1871	12.081 (10.898,6)	93.857,258—37	8,611—86	213,04	58.729,153—57	5,388—69	133,31	35,128,104—80	3,223-17	79,73	62,57	1871		
		1871/1872	85 (21) 85 (*35)	71,940—08	*1,284—64		238,334—91	4,255—98		— 166,394—83	2,971—34		331,29	1871/1872		
		1872	13.694,8 (13.329,8)	103.790,070—53	7,786—32	205,86	66.392,119—52	4,980—73	131,68	37.397,951—01	2,805—59	74,18	63,97	1872		

РАСПРЕДѢЛЕНІЕ ДОХОДА ПО ЕГО ГЛАВНЫМЪ ЭЛЕМЕНТАМЪ ВООБЩЕ, ПОВЕРСТНО И НА ВЕРСТУ ПОѢЗДА, СЪ ОТНОШЕНІЯМИ ЧАСТНЫХЪ СБОРОВЪ КЪ ОБЩЕМУ ВАЛОВОМУ ДОХОДУ.

1 №№ по порядку.	2 НАЗВАНІЯ ДОРОГЪ.		3 Длина дороги къ концу года.	4 Валовой доходъ. Вообще.	5 Валовой доходъ. На версту дороги.	6 Валовой доходъ. На версту поѣзда.	7 Съ пассажировъ. Общій сборъ.	8 Съ пассажировъ. На версту дороги.	9 Съ пассажировъ. На версту поѣзда.	10 Отношеніе % къ валовому доходу.	11 За товары. Общій сборъ.	12 За товары. На версту дороги.	13 За товары. На версту поѣзда.	14 Отношеніе % къ валовому доходу.	15 Аксессуары скорой и тихой перевозки. Общій сборъ. Сумма.	16 На версту дороги.	17 На версту поѣзда.	18 Отношеніе % къ валовому доходу.
	А. Правительственныя желѣзныя дороги:		верстъ.	руб. к.	руб. к.	к.	руб. к.	руб. к.	к.		руб. к.	руб. к.	к.		руб. к.	руб. к.	к.	
1	Финляндская . . .	1870	446 (323)	442,594 28	1,370 26	63,79	232,619 47 (229,372 33)	720 18	33,53	52,56	182,367 84 (177,339 59)	564 61	26,29	41,20	24,729 58	76 56	3,56	5,59
		1871	452 (447)	795,239 96	1,779 06	77,67	379,191 06 (370,742 01)	848 30	36,56	47,68	366,178 44 (353,851 75)	819 19	35,30	46,05	42,724 76	95 58	4,12	5,37
		1872	452	1.031,252 60	2,281 53	98,23	492,332 76 (470,951 26)	1,089 23	46,90	47,74	477,004 21 (463,606 87)	1,055 32	45,44	46,25	54,819 63	121 28	5,22	5,32
2	Тересполе-Брестская	1870																. . . .
		1871																. . . .
		1872																. . . .
3	Ливенская узкоколейная	1871	57 (40,7)	96,756 31	2,377 30	. . .	15,197 63 (15,109 09)	373 41	. . .	15,71	* 67,260 90 (67,260 90)	1,652 60	. . .	69,52	11,858 52	291 36	. . .	12,25
		1872	57	141,064 59	2,474 81	181,02	22,743 39 (22,213 28)	399 00	29,18	16,12	90,097 69 (. . . . .)	1,580 66	115,60	63,87	1,730 55	30 36	2,22	1,23
4 5	Одесско-Елизаветградская . . . Елизаветградо-Кременчугская . . .	1870	477 (417)	2.403,547 47	6,531 38	243,36	507,039 18 (499,319 57)	1,377 82	51,34	21,10	1.577,242 66 (1.563,278 94)	4,285 99	159,70	65,62	313,354 84	851 51	31,73	13,04
6	Московско-Курская по 1 августа	1870	502,5	6.718,332 35	13,369 81	265,05	2.096,381 92 (2.026,744 25)	4,171 90	82,71	31,20	3.685,718 60 (3.576,291 82)	7,334 76	145,41	54,86	819,244 45	1,630 34	32,32	12,20
		1871	293	4.214,332 63	14,383 38	261,92	1.190,249 19 (1.134,584 48)	4,062 28	73,97	28,24	2.382,225 05 (2.325,806 45)	8,130 46	148,06	56,53	538,929 37	1,839 35	33,49	12,79
	Б. Частныя желѣзныя дороги:																	
1	Царскосельская . .	1870	25	477,441 56	19,097 66	383,41	421,208 92 (*419,796 84)	16,848 36	338,25	88,23	8,714 46	348 58	7,00	1,82	21,004 03	840 16	16,87	4,40
		1871	id.	476,110 76	19,044 43	378,61	410,766 75 (408,722 75)	16,430 67	326,65	86,28	* 33,061 32	1,322 45	26,29	6,94	* 15,339 81	613 59	12,20	3,22
		1872	id.	462,831 51	18,513 26	376,59	399,831 69 (396,817 69)	15,993 27	325,33	86,39	25,786 14	1,031 45	20,98	5,57	16,632 07	665 28	13,53	3,59
2	С.-Петербурго-Варшавская	1870	1,207	9.882,960 36	8,188 03	203,06	2.927,573 49 (2.669,519 45)	2,425 49	60,15	29,62	5.505,911 51 (5.185,862 87)	4,561 65	113,13	55,71	1.326,246 55	1,098 79	27,25	13,42
		1871	id.	9.112,843 79	7,549 99	184,01	3.130,570 96 (2.781,313 87)	2,593 68	63,21	34,35	4.764,529 41 (4.406,944 32)	3,947 41	96,21	52,29	1.084,510 46	898 52	21,90	11,90
		1872	id.	8.864,991 84	7,344 65	185,55	3.224,446 53 (2.942,016 80)	2,671 46	67,49	36,37	4.253,359 96 (3.942,317 41)	3,523 91	89,02	47,98	1.168,944 04	968 47	24,47	13,19

№	Названія дорогъ		19 Наименованіе сборовъ въ частности за перевозку. Багажа.	20 Почтовой клади.	21 Войсковыхъ принадлежностей.	22 Экипажей.	23 Собакъ.	24 Лошадей и скота.	25 Разные поштучные предметы.	26 Потребностей дороги.	27 Разный сборъ.	28 Разныя статьи доходовъ. Общій сборъ. Сумма.	29 На версту дороги.	30 На версту поѣзда.	31 Отношеніе % къ валовому сбору.	32 Наименованіе сборовъ въ частности. Наемъ буфетовъ.	33 Аренда земель.	34 Наемъ подвижнаго состава.	35 Сборъ съ телеграфа.	36 Разныя статьи.
	А. Правительственныя желѣзныя дороги:		руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.	к.		руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.
1	Финляндская . . .	1870	11,873 36	243 00	450 46		5,042 84		62 12	—	7,057 80	2,877 39	8 91	0,41	0,65	—	1,561 06	—	—	1,316 33
		1871	16,956 06	—	502 39		11,581 37		205 77	—	13,479 17	7,145 70	15 99	0,69	0,90	—	2,087 03	—	—	5,058 67
		1872	19,459 18	—	3,493 59		17,475 71		745 31	—	13,645 84	7,096 00	15 70	0,67	0,69	2,015 86	939 67	—	—	4,140 47
2	Тересполе-Брестская	1870																		. . . .
		1871																		. . . .
		1872																		. . . .
3	Ливенская узкоколейная	1871	875 22	—		8 85	3 76	78 28	6 00	—	10,886 41	2,439 26	59 93	. . .	2,52	—	—	—	210 84	2,228 42
		1872									*1,730 55	26,492 96	464 79	34,01	18,78					*26,492 96
4 5	Одесско-Елизаветградская . . . Елизаветградо-Кременчугская . . .	1870	42,697 85	9,722 37	—	4,136 65	348 40	17,683 22	24,677 17	—	214,089 18	5,910 79	14 17	0,59	0,24	3,168 75	—	—	—	2,742 04
6	Московско-Курская по 1 августа	1870	227,224 13	16,739 49	6,963 30	37,987 02	2,431 60	69,486 39	82,475 05	39,459 91	336,477 56	116,987 38	232 81	4,61	1,74	8,532 50	2,884 89	90,323 20	—	15,246 79
		1871	124,841 08	9,611 49	2,004 67	18,687 84	1,237 58	50,491 34	68,845 64	—	263,209 73	102,929 02	351 29	6,40	2,44	9,520 00	476 58	85,132 08	—	7,800 36
	Б. Частныя желѣзныя дороги:																			
1	Царскосельская . .	1870	12,333 14	718 62	3,400 57	909 92	—	2,362 99	1,278 79			26,514 15	1,060 58	21,29	5,55	8,572 34		—	13 50	17,928 31
		1871		2,293 32							13,046 49	*16,942 88	677 72	13,47	3,56	8,268 00	—	—	—	8,674 86
		1872		2,109 54							*14,522 53	20,581 61	823 26	16,75	4,45	9,102 00	—	—	—	11,479 61
2	С.-Петербурго-Варшавская	1870	222,528 02	136,108 50	34,859 89	25,923 54	4,859 60	108,222 96	308,803 58	210,787 37	274,153 09	123,228 81	102 10	2,53	1,25	15,048 42	3,716 34	—	12,014 03	92,420 03
		1871	226,032 77	136,108 50	42,124 81	25,747 80	4,832 35	98,161 79	81,119 43	190,721 86	279,611 15	133,232 96	110 38	2,69	1,46	12,350 13	7,951 91	—	13,473 95	99,456 97
		1872	228,782 64	136,637 80	26,355 45	26,398 05	4,868 75	148,011 87	93,031 85	198,440 05	306,367 58	218,241 31	180 81	4,47	2,46	15,781 66	17,240 09	—	12,660 41	172,559 12

Примѣчанія къ столбцамъ въ настоящей таблицѣ: Столбецъ 3. Первыя числа показываютъ длину всей дороги или участка дороги, открытаго для движенія,— цифры же въ ( ) означаютъ среднее число верстъ въ эксплоатаціи.
Столбецъ 7. Верхнія числа выражаютъ общую сумму сборовъ за перевозку пассажировъ, воинскихъ чиновъ, арестантовъ, проводниковъ, скота и проч., а также за экстренные поѣзды и дополнительные сборы съ пассажировъ въ пути,—цифры же въ ( ) соотвѣтствуютъ числу сборовъ собственно съ пассажировъ, не считая войскъ, арестантовъ и проч.
Столбецъ 11. Первое число соотвѣтствуетъ общему сбору за товары, перевезенные съ большою и малою скоростію,— цифры же въ ( ) означаютъ сборъ собственно за товары малой скорости.

Распредѣленіе дохода по его главнымъ элементамъ вообще, поверстно и на версту поѣзда, съ отношеніями частныхъ сборовъ къ общему валовому доходу.

1. №№ по порядку.	2. Названія дорогъ.		3. Длина дороги къ концу года.	4. Валовой доходъ. Вообще.	5. Валовой доходъ. На версту дороги.	6. Валовой доходъ. На версту поѣзда.	7. Съ пассажировъ. Общій сборъ.	8. Съ пассажировъ. На версту дороги.	9. Съ пассажировъ. На версту поѣзда.	10. Съ пассажировъ. Отношеніе % къ валовому доходу.	11. За товары. Общій сборъ.	12. За товары. На версту дороги.	13. За товары. На версту поѣзда.	14. За товары. Отношеніе % къ валовому доходу.	15. Аксессуары скорой и тихой перевозки. Общій сборъ. Сумма.	16. Аксессуары. На версту дороги.	17. Аксессуары. На версту поѣзда.	18. Аксессуары. Отношеніе % къ валовому доходу.
			верстъ.	руб. к.	руб. к.	к.	руб. к.	руб. к.	к.		руб. к.	руб. к.	к.		руб. к.	руб. к.	к.	
3	Московско-Нижегородская	1870	410	6.028,330 07	14,703 24	292,48	1.529,131 37 (1.442,697 13)	3,729 59	74,19	25,37	3.795,136 14) (3.694,082 58	9,256 43	184,13	62,95	645,542 41	1,574 49	31,32	10,71
		1871	id.	6.462,759 58	15,762 82	272,43	1.622,416 87 (1.506,589 47)	3,957 11	68,39	25,10	4.124,821 67 (4.039,815 57)	10,060 54	173,88	63,83	652,715 92	1,591 99	27,51	10,10
		1872	id.	6.725,774 43	16,404 33	279,65	1.772,200 45 (1.641,612 65)	4,322 44	73,69	26,35	4.355,608 83 (4.264,805 27)	10,623 44	181,10	64,76	483,325 21	1,178 84	20,10	7,19
4	Николаевская	1870	604	16.497,915 87	27,314 43	262,21	3.811,312 21 (3.630,674 55)	6,310 12	60,57	23,10	10.591,481 43 (10.335,348 63)	17,535 57	168,34	64,20	2.030,359 18	3,361 52	32,27	12,31
		1871	id.	17.583,895 73	29 112 41	257,07	4.331,018 50 (4.093,868 95)	7,170 56	63,32	24,63	11.354,196 65 (11.096,937 04)	18,798 34	165,99	64,58	1.838,372 40	3,043 66	26,88	10,45
		1872	id.	16.788,464 35	27,795 47	251,67	4.757,746 22 (4.467,746 88)	7,877 06	71,32	28,34	10.019,413 85 (9 804,256 09)	16,588 43	150,20	59,68	1.958,926 19	3,243 26	29,37	11,67
5	Варшавско-Вѣнская	1870	325	3.017,581 04	9,284 84	205,65	875,622 36 (857,794 91)	2,694 22	59,67	29,02	1.805,909 54 (1.765,552 93)	5,556 65	123,08	59,85	152,812 95	470 20	10,41	5,06
		1871	id.	3.360,583 86	10,340 25	199,76	938,495 51 (923,491 03)	2,887 67	55,79	27,93	2 073,593 30 (2.021,329 53)	6,380 29	123,26	61,70	160,206 14	492 94	9,52	4,77
		1872	id.	3.623,008 43	11,147 72	191,92	1.061,047 92 (1.044,832 35)	3,264 76	56,21	29,28	2.144,343 32 (2.087,905 24)	6,597 98	113,59	59,19	208,246 71	640 76	11,03	5,75
6	Варшавско-Бромбергская	1870	138	823,553 78	5,967 78	186,15	206,447 68 (205,990 81)	1,496 00	46,66	25,07	466,458 21 (456,145 10)	3,380 13	105,44	56,64	54,184 52	392 64	12,25	6,58
		1871	id.	841,978 27	6,101 29	164,94	209,766 21 (207,134 68)	1,520 04	41,09	24,91	457,060 35 (444,509 71)	3,312 18	89,54	54,29	39,958 70	289 56	7,83	4,75
		1872	id.	897,888 71	6,506 44	162,19	243,117 66 (239,641 08)	1,761 72	43,92	27,08	412,217 34 (398,625 50)	2,987 08	74,46	45,91	56,485 21	409 32	10,20	6,29
7	Риго-Динабургская	1870	204	2.003,021 60	9,818 73	279,99	355,905 76 (343,769 92)	1,744 64	49,75	17,77	1.373,212 32 (1.354,917 06)	6,731 43	191,95	68,56	237,867 57	1,166 02	33,25	11,87
		1871	id.	2.214,084 80	10,853 35	259,08	385,246 43 (370,887 09)	1,888 46	45,08	17,40	1.590,232 48 (1.573,792 40)	7,795 25	186,08	71,82	210,837 56	1,033 52	24,67	9,52
		1872	214 (210)	1.604,163 17	7,638 87	244,89	415,532 04 (404,214 34)	1,978 73	63,43	25,91	1.036,463 55 (1.021,957 44)	4,935 54	158,23	64,61	136,256 95	648 84	20,80	8,49
8	Волго-Донская	1870	73	571,842 09	7,833 45	298,88	19,901 83 (19,704 61)	272 63	10,40	3,48	471,183 13 (469,154 68)	6,454 56	246,27	82,40	75,709 47	1,037 12	39,57	13,24
		1871	id.	590,299 31	8,086 29	276,06	21,611 29 (21,330 83)	296 05	10,10	3,66	489,419 95 (486,775 00)	6,704 38	228,89	82,91	74,751 23	1,023 99	34,96	12,66
		1872	id.	523,103 78	7,165 80	307,25	16,851 81 (16,648 45)	230 85	9,90	3,22	421,264 25 (419,959 81)	5,770 74	247,43	80,53	72,907 75	998 73	42,82	13,94
9	Московско-Ярославская	1870	261 (253,8)	1.725,081 72	6,797 01	259,24	810,736 65 (800,008 37)	3,194 39	121,83	47,00	809,268 01 (789,374 96)	3,188 61	121,62	46,91	67,699 00	266 74	10,17	3,92
		1871	261	1.991,973 29	7,632 08	246,38	876,815 11 (856,920 63)	3,359 44	108,45	44,02	967,028 61 (945,761 11)	3,705 09	119,61	48,54	85,438 85	327 35	10,57	4,29
		1872	271 (261)	2.249,737 97	8,619 68	290,14	998,971 99 (982,488 39)	3,827 48	128,83	44,41	1.088,929 83 (1.072,072 89)	4,172 14	140,44	48,40	103,145 13	395 19	13,30	4,58

1. №№ по порядку.	2. Названія дорогъ.		19. Наименованіе сборовъ въ частности за перевозку: Багажа.	20. Почтовой клади.	21. Войсковыхъ принадлежностей.	22. Экипажей.	23. Собакъ.	24. Лошадей и скота.	25. Разные поштучные предметы.	26. Потребностей дороги.	27. Разный сборъ.	28. Разныя статьи доходовъ. Общій сборъ. Сумма.	29. На версту дороги.	30. На версту поѣзда.	31. Отношеніе % къ валовому сбору.	32. Наименованіе сборовъ въ частности. Наемъ буфетовъ.	33. Аренда земель.	34. Наемъ подвижнаго состава.	35. Сборъ съ телеграфа.	36. Разныя статьи.
			руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.	к.		руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.
3	Московско-Нижегородская	1870	104,861 34	50,881 00	3,952 06	9,489 39	1,599 69	45,884 68	6,327 05	73,249 23	349,297 97	58,520 15	142 73	2,84	0,97	4,922 94	—	7,330 19	5,575 64	40,691 38
		1871	108,317 49	50,881 00	4,000 96	8,254 78	1,474 79	40,241 62	3,291 03	66,076 17	370,178 08	62,805 12	153 18	2,65	0,97	4,879 50	—	4,122 20	4,603 39	49,200 03
		1872	107,874 78	51,020 40	5,719 70	7,729 85	1,518 98	36,182 60	15 54	64,268 53	208,994 83	114,639 94	279 61	4,76	1,70	4,600 50		5,637 56	4,216 58	100,185 30
4	Николаевская	1870	311,123 69	72,490 72	27,993 11	23,330 30	10,387 83	504,115 72	114,987 22	234,212 10	731,718 49	64,763 05	107 22	1,03	0,39	33,356 04	21,340 52	—	10,066 49	—
		1871	246,039 44	78,242 10	31,162 58	21,327 59	9,753 80	557,752 68	56,684 12	156,959 18	680,250 91	60,308 18	99 85	0,88	0,34	27,580 45	19,224 31	—	10,703 42	2,800 00
		1872	270,990 80	77,340 90	30,458 98	24,900 00	9,828 18	721,260 13	97,441 31	152,372 48	574,333 41	52,378 09	86 72	0,78	0,31	26,403 45	1,320 84	—	7,694 81	16,958 99
5	Варшавско-Вѣнская	1870	42,201 97	—	6,826 35	3,956 80	1,023 96	31,687 27	3,882 16	16,234 99	46,999 45	183,236 19	563 79	12,49	6,07	9,992 50	2,052 67	128,809 00	7,683 62	34,698 40
		1871	47,613 90	—	4,250 63	4,163 26	1,092 95	21,307 38	10,941 68	26,238 52	44,597 82	188,288 91	579 35	11,19	5,60	9,010 30	1,967 17	106,430 24	6,882 48	63,998 72
		1872	41,905 53	—	5,203 22	3,943 56	1,074 09	28,524 41	13,052 23	—	114,543 67	209,370 48	644 22	11,09	5,78	9,525 72	1,543 84	113,756 26	7,579 85	76,964 81
6	Варшавско-Бромбергская	1870	10,723 99	—	1,179 58	894 75	230 63	18,541 06	47 25	—	22,567 26	96,463 37	699 01	21,80	11,71	2,088 26	332 40	86,238 41	1,958 08	5,846 22
		1871	8,493 82	—	521 67	787 65	229 99	9,992 80	960 00	—	18,972 77	135,173 01	979 51	26,48	16,05	1,723 26	362 40	115,758 70	1,858 05	15,470 60
		1872	11,074 61	—	731 02	862 56	211 53	19,392 10	5,446 24	—	18,767 15	186,068 50	1,348 32	33,61	20,72	1,753 26	347 40	112,648 23	2,015 93	69,303 68
7	Риго-Динабургская	1870	17,229 42	13,639 91	25 69	590 81	488 86	7,336 46	49,987 27	—	148,569 15	36,035 95	176 64	5,04	1,80	4,061 50	—	22,060 73	3,442 61	6,471 11
		1871	18,442 53	13,615 72	17,440 18	903 09	472 45	9,451 27	29,493 48	—	121,018 84	27,768 33	136 12	3,25	1,26	1,797 00	—	—	3,831 14	22,140 19
		1872	17,611 62	13,644 40	2,881 22	652 05	444 51	6,639 40	—	—	94,183 75	15,910 63	75 76	2,43	0,99	3,341 00	—	6,506 50	4,552 96	1,510 17
8	Волго-Донская	1870	4,992 49	—	—	163 82	—	73 57	—	3,589 40	66,890 19	5,047 66	69 14	2,64	0,68		—	1,260 00	67 60	3,720 06
		1871	4,697 72	—	—	73 50	10 80	—	—	4,752 56	65,216 65	4,516 84	61 87	2,11	0,77	200 00	—	450 00	601 10	3,265 74
		1872	2,688 51	—	5 18	59 99	16 69	—	44 36	6,254 67	63,838 32	12,079 97	165 48	7,10	2,31	466 09	—	—	472 25	11,141 63
9	Московско-Ярославская	1870	32,336 67	—	119 34	1,739 06	692 77	3,903 77	364 20	—	28,543 19	37,378 06	147 27	5,62	2,17	6,734 50	6,859 79	—	2,358 23	21,425 54
		1871	38,043 27	—	2,093 43	2,237 88	704 72	3,286 72	466 00	—	38,606 83	62,690 72	240 20	7,75	3,15	6,446 09	8,828 81	—	2,566 61	44,849 21
		1872	50,808 32	—	—	1,522 00	787 59	4,839 88	625 40	—	44,561 94	58,691 02	224 87	7,57	2,61	5,935 26	8,060 85	—	2,546 19	42,148 74

Распредѣленіе дохода по его главнымъ элементамъ вообще, поверстно и на версту поѣзда, съ отношеніями частныхъ сборовъ къ общему валовому доходу.

№ по порядку	Названія дорогъ	Годъ	Длина дороги къ концу года	Валовой доходъ: Вообще	Валовой доходъ: На версту дороги	Валовой доходъ: На версту поѣзда	Съ пассажировъ: Общій сборъ	Съ пассажировъ: На версту дороги	Съ пассажировъ: На версту поѣзда	Съ пассажировъ: Отношеніе % къ валовому доходу	За товары: Общій сборъ	За товары: На версту дороги	За товары: На версту поѣзда	За товары: Отношеніе % къ валовому доходу	Аксессуары скорой и тихой перевозки: Общій сборъ, Сумма	Аксессуары: На версту дороги	Аксессуары: На версту поѣзда	Аксессуары: Отношеніе % къ валовому доходу
1	2		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
			верстъ.	руб. к.	руб. к.	к.	руб. к.	руб. к.	к.		руб. к.	руб. к.	к.		руб. к.	руб. к.	к.	
10	Московско-Рязанская	1870	243 (201,4)	4.018,235 58	19,951 51	313,59	942,091 67 (909,737 37)	4,677 71	73,52	23,45	2.481,602 20 (2.446,889 57)	12,321 75	193,67	61,76	503,423 11	2,499 62	39,29	12,52
		1871	243	4.650,091 70	19,136 18	304,22	1.092,617 49 (1.044,554 28)	4,496 37	71,48	23,50	2.872,537 97 (2.836,516 32)	11,821 14	187,93	61,77	601,657 12	2,475 96	39,36	12,94
		1872	id.	5.066,387 11	20,849 33	320,68	1.202,423 34 (1.153,611 86)	4,948 25	76,11	23,74	3.163,547 18 (3.118,842 73)	13,018 71	200,24	62,44	666,311 81	2,742 02	42,17	13,15
11	Воронежско-Ростовская	1870	162 (79)	450,432 56	5,701 67	283,00	154,501 31 (152,874 10)	1,955 71	97,08	34,30	254,395 25 (. . . . . . .)	3,220 19	159,83	56,48	22,573 25	285 74	14,18	5,01
		1871	603 (203)	685,814 10	3,378 39	269,61	225,858 68 (223,804 51)	1,112 60	88,79	32,93	* 387,544 05 (387,155 44)	1,909 08	152,36	56,51	* 50,197 31	247 28	19,73	7,32
		1872	604	1.967,312 89	3,257 14	141,19	710,288 82 (689,465 87)	1,175 97	50,98	36,10	1.091,567 02 (1.077,541 29)	1,807 23	78,34	55,49	142,682 60	236 23	10,24	7,25
12	Одесская	1870	* 340,7 (298)	2.461,171 28	7,092 71	244,11	544,635 37 (524,485 55)	1,569 55	54,15	22,13	1.620,328 97 (1.603,266 71)	4,669 54	161,11	65,84	280,606 66	808 66	27,90	11,40
		1871	1,036,5 (884)	6.728,783 35	7,611 74	238,19	1.606,897 77 (1.530,038 71)	1,817 76	56,88	23,88	4.313,510 44 (4.143,250 44)	4,879 53	152,69	64,10	767,500 17	868 21	27,17	11,41
		1872	1,036,5 (958)	7.288,303 68	7,607 83	214,71	2.204,331 20 (2.117,922 99)	2,300 97	64,94	30,25	4.281,473 96 (4.093,982 51)	4,469 18	126,13	58,74	723,535 74	755 26	21,31	9,93
13	Динабурго-Витебская	1870	243	1.927,107 39	7,930 48	204,97	397,878 68 (301,791 21)	1,637 36	42,32	20,65	1.271,913 17 (. . . . . . .)	5,234 21	135,28	66,00	171,385 04	705 29	18,23	8,89
		1871	id.	2.190,314 72	9,013 64	173,77	434,666 00 (347,908 07)	1,788 75	34,48	19,84	1.572,804 42 (1.554,110 55)	6,472 44	124,78	71,81	144,047 32	592 79	11,43	6,58
		1872	id.	1.905,174 92	7,840 22	191,00	444,272 94 (. . . . . . .)	1,828 28	44,54	23,32	1.257,325 35 (1.233,155 69)	5,174 18	126,05	66,00	137,856 66	567 31	13,82	7,25
14	Московско-Курская съ 1-го августа	1871	209,5	3.446,679 49	16,451 93	273,72	962,433 51 (917,861 28)	4,593 96	76,43	27,92	2.146,020 27 (2.089,643 75)	10,243 53	170,43	62,26	323,137 71	1,542 42	25,66	9,38
		1872	502,5	7.991,414 77	15,903 31	238,68	2.405,772 76 (2.318,145 27)	4,787 61	71,85	30,11	4.767,162 49 (4.654,343 15)	9,486 89	142,38	59,65	786,985 19	1,566 14	23,51	9,85
15	Варшавско-Тереспольская (съ Тересполе-Брестскою)	1870	199,5 (198,5)	817,847 85	4,120 14	746,12	254,047 60 (243,675 —)	1,279 84	76,45	31,06	453,152 46 (449,006 26)	2,282 88	136,37	55,41	92,271 66	464 85	27,77	11,28
		1871	199,5	1.043,929 48	5,232 73	251,80	285,449 62 (276,692 46)	1,430 83	68,85	27,35	638,253 04 (633,092 15)	3,199 26	153,95	61,14	104,219 74	522 40	25,14	9,98
		1872	199,5	1.037,259 01	5,199 29	282,85	378,772 76 (361,145 30)	1,898 61	103,28	36,52	490,753 19 (479,421 41)	2,459 92	133,83	47,31	132,568 62	664 50	36,15	12,78
16	Рязанско-Козловская	1870	198	3.043,507 71	15,371 25	312,46	482,275 38 (467,429 12)	2,435 74	49,51	15,85	2.009,652 93 (1.986,799 65)	10,149 76	206,32	66,03	420,006 37	2,121 24	43,12	13,80
		1871	id.	3.513,188 06	17,743 37	298,41	538,028 25 (516,749 09)	2,717 32	45,70	15,31	2.330,196 96 (2.306,767 71)	11,768 67	197,93	66,33	501,279 43	2,531 71	42,58	14,27
		1872	id.	3.890,658 08	19,649 79	291,69	592,589 95 (573,249 29)	2,992 88	44,43	15,23	2.719,513 86 (2.683,451 24)	13,734 92	203,89	69,90	514,166 81	2,596 80	38,55	13,22

№ по порядку	Названія дорогъ	Годъ	Наименованіе сборовъ въ частности за перевозку: Багажа	Почтовой клади	Войсковыхъ принадлежностей	Экипажей	Собакъ	Лошадей и скота	Разные поштучные предметы	Потребностей дороги	Разный сборъ	Разныя статьи доходовъ: Общій сборъ, Сумма	На версту дороги	На версту поѣзда	Отношеніе % къ валовому сбору	Наименованіе сборовъ въ частности: Наемъ буфетовъ	Аренда земель	Наемъ подвижнаго состава	Сборъ съ телеграфа	Разныя статьи
1	2		19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36
			руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.	к.		руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.
10	Московско-Рязанская	1870	100,049 56	14,180 25	—	6,234 87	837 84	147,367 31	476 70	41,140 48	193,136 10	91,118 60	452 43	7,11	2,27	12,445 15	1,175 60	58,406 69	—	19,091 16
		1871	112,179 36	14,180 25	—	5,441 38	675 04	252,136 40	6,884 70	—	210,159 99	83,279 12	342 71	5,45	1,79	11,833 37	1,260 55	63,884 52	2,313 14	3,987 54
		1872	113,391 39	14,219 10	—	6,137 69	789 83	300.041 40	411 44	—	231,320 96	34,104 78	140 35	2,16	0,67	10,098 60	1,799 00	10,021 17	3,732 07	8,453 94
11	Воронежско-Ростовская	1870	6,391 88	—	4 22	1,419 41	0 36	—	—	—	14,757 38	18,962 75	240 03	11,91	4,21	860 00	—	5,559 00	2,559 85	9,983 90
		1871	* 15,818 99	—	142 43	1,149 43	34 89	575 83	—	—	32,475 74	22,214 06	109 43	8,73	3,24	3,602 50	—	3,084 32	3,429 31	12,097 93
		1872	* 54,161 54	—	2,986 36	3,909 68	272 49	29,028 14	—	—	52.324 39	22,774 45	37 71	1,63	1,16	—	—	—	14,491 34	8,283 11
12	Одесская	1870	51,535 24	—	793 09	3,225 01	379 42	3,257 04	7,366 09	—	214,050 77	15,600 28	44 96	1,55	0,63	3,155 58	—	—	—	12,444 70
		1871	112,458 81	—	8,306 94	8,966 25	1,100 54	29,664 07	11,708 30	—	595,295 26	40,874 97	46 24	1,45	0,61	. . .				40,874 97
		1872	139,479 08	—	1,979 62	10,884 21	1,271 12	84,610 64	6,446 97	—	478,864 10	78,962 78	82 42	2,33	1,08	9,450 00	300 00	—	12,364 54	56,848 24
13	Динабурго-Витебская	1870	23,138 92	19,449 63	4,256 57	996 61	420 33	26,829 34	73,508 28	—	22,785 36	85,930 50	353 62	9,14	4,46	1,300 00	7,100 00	53,852 45	—	23,678 05
		1871	24,180 00	18,387 75	9,850 17	701 87	309 22	22,320 41	42,441 91	—	25,855 99	38,796 98	159 66	3,08	1,77	2,600 00	7,100 00	6,151 22	—	22,945 76
		1872	20,561 55	18,778 93	11,248 31	1,081 36	306 14	23,320 64	14,226 37	—	48,333 36	65,719 97	270 45	6,59	3,45	2,200 00	10,192 00	29,437 49	1,663 99	22,226 49
14	Московско-Курская съ 1-го августа	1871	93,524 97	—	* 722 43	7,742 23	1,073 68	43,991 76	25,791 64	—	150,291 00	15,088 00	72 12	1,20	0,44	18 89	5,124 10	7,548 91	2,396 10	—
		1872	200,096 55	—	—	23,315 78	2,666 58	163,389 02	39,920 13	—	357,597 13	31,494 33	62 67	0,94	0,39	14,742 95	1,919 91	8,719 84	6,111 63	—
15	Варшавско-Тереспольская (съ Тересполе-Брестскою)	1870	11,279 87	—	461 64	2,823 00	343 79	71,592 60	2,074 50	912 34	2,783 92	18,376 13	92 57	5,53	2,25	680 00	—	—	2,110 34	15,585 79
		1871	13,577 87	—	682 87	4,183 34	381 57	75,354 34	6,179 52	—	3,860 23	16,007 08	80 24	3,86	1,53	617 50			2,378 55	13,011 03
		1872	19,471 62	—	1,847 88	2,476 62	502 19	88,883 20	15,176 40	—	4,210 71	35,164 44	176 26	9,59	3,39	1,046 25	—	—	3,695 90	30,422 29
16	Рязанско-Козловская	1870	53,034 82	11,563 20	4,901 66	4,625 90	681 34	102,407 62	42,896 34	55,990 58	143,904 91	131.573 03	664 51	13,51	4,32	5,200 00	—	15,140 18	109,576 75	3,656 10
		1871	58,617 08	11,563 20	8,796 27	4,423 88	596 21	198,625 29	28,403 05	22,907 01	167,347 44	143,683 42	725 67	12,20	4,09	5,414 21	1,500 00	120,721 07		16,048 14
		1872	60,186 16	11,594 88	5,489 47	5,233 16	800 07	278,262 92	13,101 08	—	139,499 07	64,387 46	325 19	4,82	1,65	5,206 67	16,706 45	11,176 35	1,079 95	30,218 04

РАСПРЕДѢЛЕНІЕ ДОХОДА ПО ЕГО ГЛАВНЫМЪ ЭЛЕМЕНТАМЪ ВООБЩЕ, ПОВЕРСТНО И НА ВЕРСТУ ПОѢЗДА, СЪ ОТНОШЕНІЯМИ ЧАСТНЫХЪ СБОРОВЪ КЪ ОБЩЕМУ ВАЛОВОМУ ДОХОДУ.

1. №№ по порядку.	2. НАЗВАНІЯ ДОРОГЪ.		3. Длина дороги къ концу года.	4. ВАЛОВОЙ ДОХОДЪ. Вообще.	5. На версту дороги.	6. На версту поѣзда.	7. Съ пассажировъ. Общій сборъ.	8. На версту дороги.	9. На версту поѣзда.	10. Отношеніе % къ валовому доходу.	11. За товары. Общій сборъ.	12. На версту дороги.	13. На версту поѣзда.	14. Отношеніе % къ валовому доходу.	15. Аксессуары. Общій сборъ. Сумма.	16. На версту дороги.	17. На версту поѣзда.	18. Отношеніе % къ валовому доходу.
			верстъ.	руб. к.	руб. к.	коп.	руб. к.	руб. к.	коп.		руб. к.	руб. к.	коп.		руб. к.	руб. к.	коп.	
17	Лодзьская фабричная	1870	26	94,827 05	3,647 19	228,10	32,284 33 (32,147 58)	1,241 70	77,66	34,05	57,887 95 (50,051 08)	2,226 46	139,24	61,04	2,588 54	99 56	6,23	2,73
		1871	id.	115,347 84	4,436 45	280,61	34,835 27 (34,652 59)	1,339 82	84,75	30,20	75,195 74 (65,705 53)	2,892 14	182,93	65,19	2,877 79	110 68	7,00	2,49
		1872	id.	128,350 21	4,936 54	292,00	* 39,524 29 (38,433 52)	1,520 16	89,92	30,79	81,467 84 (71,797 04)	3,133 38	185,34	63,47	4,117 99	158 39	9,37	3,21
18	Ряжско-Моршанская.	1870	121,5	483,216 50	3,980 36	184,53	74,438 91 (72,167 36)	613 17	28,43	15,41	249,152 55 (248,492 97)	2,052 32	95,14	51,56	59,595 63	490 90	22,76	12,33
		1871	id.	428,856 61	3,529 68	161,25	75,473 59 (72,268 89)	621 18	23,38	17,60	265,571 98 (264,369 26)	2,185 78	99,85	61,92	57,125 18	470 16	21,48	13,32
		1872	id.	431,263 75	3,549 66	168,07	85,441 14 (83,309 00)	703 22	33,30	19,81	256,272 70 (255,384 93)	2,109 24	99,87	59,42	55,493 45	456 74	21,62	12,87
19	Кіево-Брестская . .	1870	278 (91,4)	* 325,473 30	3,560 97	140,29	748,487 20 (701,154 15)	2,026 49	70,85	40,58	871,095 44 (815,244 18)	2,358 14	82,45	47,22	198,166 88	536 46	18,76	10,74
		1871	278	*1.519,276 17	5,465 02	184,25												
		1872	id.	1.924,209 32	6,921 61	201,98	778,712 53 (740,139 92)	2,801 12	81,74	40,47	926,190 79 (880,856 20)	3,331 62	97,22	48,14	165,555 27	595 52	17,38	8,60
20	Козлово - Воронежская	1870	168	767,175 01	4,566 51	203,30	249,863 57 (228,431 75)	1,487 28	66,21	32,57	381,498 00 (376,676 80)	2,270 82	101,10	49,73	102,317 03	609 03	27,11	13,34
		1871	id.	912,991 22	5,434 47	189,79	285,629 17 (252,579 29)	1,700 17	59,38	31,29	466,573 67 (461,268 85)	2,777 23	96,99	51,10	130,365 24	775 98	27,10	14,28
		1872	id.	1.099,637 18	6,545 46	202,42	336,697 56 (297,748 68)	2,004 15	61,98	30,62	598,952 57 (587,392 55)	3,565 20	110,26	54,47	147,450 63	877 68	27,14	13,41
21	Курско-Кіевская . .	1870	440	2.759,082 78	6,270 64	222,55	922,474 71 (873,290 20)	2,096 53	74,41	33,43	1.431,041 63 (1.410,132 61)	3,252 37	115,43	51,67	266,475 35	605 62	21,49	9,66
		1871	id.	3.217,887 99	7,313 38	233,77	1.008,025 98 (946,422 22)	2,290 97	73,23	31,33	1.766,357 02 (5.724,679 93)	4,014 45	128,32	54,89	348,922 08	793 00	25,35	10,84
		1872	id.	3.445,782 86	7,831 32	233,52	1.082,340 73 (1.016,726 92)	2,459 87	73,35	31,41	2.019,206 41 (1.976,695 38)	4,589 10	136,84	58,60	299,693 13	681 12	20,31	8,70
22	Орловско-Грязская .	1870	283 (255,5)	870,969 82	3,408 88	88,56	* 199,869 23 (190,418 26)	782 27	20,32	22,95	539,182 12 (537,656 50)	2,110 30	54,83	61,90	93,858 69	367 35	9,54	10,78
		1871	283	1.345,052 24	4,752 83	137,57	287,929 29 (268,658 54)	1,017 42	29,45	21,41	842,400 17 (837,318 64)	2,976 68	86,16	62,63	152,888 63	540 24	15,64	11,36
		1872	id.	1.406,900 52	4,971 38	146,26	306,511 62 (286,663 54)	1,083 08	31,87	21,79	896,952 24 (889,598 25)	3,169 44	[illegible]3,25	63,75	117,006 61	413 45	12,16	8,32
23	Орловско-Витебская .	1870	488	3.390,682 00	6,948 12	157,79	613,735 53 (461,793 52)	1,257 65	28,56	18,10	2.334,405 55 (2.315,826 96)	4,783 42	108,63	68,85	308,355 88	631 88	14,35	9,09
		1871	id.	4.156,954 12	8,518 35	155,50	556,608 43 (459,047 28)	1,140 59	20,82	13,39	3.297,032 57 (3.276,037 29)	6,756 22	123,33	79,31	284,421 73	582 83	10,64	6,84
		1872	id.	3.266,333 38	6,693 30	161,77	585,833 92 (485,162 38)	1,200 48	29,02	17,94	2.408,646 11 (2,383,974 47)	4,935 75	119,29	73,74	259,099 93	530 94	12,83	7,93

Аксессуары скорой и тихой перевозки. Наименованіе сборовъ въ частности за перевозку: (19–27). Разныя статьи доходовъ (28–36).

1. №№ по порядку.	2. НАЗВАНІЯ ДОРОГЪ.		19. Багажа.	20. Почтовой клади.	21. Войсковыхъ принадлежностей.	22. Экипажей.	23. Собакъ.	24. Лошадей и скота.	25. Разные поштучные предметы.	26. Потребностей дороги.	27. Разный сборъ.	28. Разныя статьи доходовъ. Общій сборъ. Сумма.	29. На версту дороги.	30. На версту поѣзда.	31. Отношеніе % къ валовому сбору.	32. Наемъ буфетовъ.	33. Аренда земель.	34. Наемъ подвижнаго состава.	35. Сборъ съ телеграфа.	36. Разныя статьи.
			руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.	коп.		руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.
17	Лодзьская фабричная	1870	1,592 54	—		99 00	12 54	196 39	—	—	688 07	2,066 23	79 47	4,97	2,18	1,080 00	845 00	—	98 75	42 48
		1871	1,676 10	—	—	91 32	18 62	346 72	—	—	745 03	2,439 04	93 81	5,93	2,12	1,130 00	982 50	96 50	135 00	95 04
		1872	1,785 83	—		155 40	15 77	1,071 38	—	—	1,089 61	3,240 09	124 62	7,37	2,53	2,907 95	—	—	125 75	206 39
18	Ряжско-Моршанская.	1870	6,468 32	—	269 23	213 59	27 01	7,323 22	49 68	—	45,214 58	100,029 41	823 97	38,20	20,70	730 00	405 00	59,545 16	—	39,349 25
		1871	6,267 97	—	—	443 16	80 10	6,750 74	106 30	—	43,476 91	30,686 26	252 56	11,54	7,16	480 10	565 00	26,301 83	671 00	2,668 33
		1872	6,266 27	—	4 50	481 46	79 37	10,239 57	25 00	—	38,397 28	34,076 46	280 46	13,28	7,90	557 19	493 70	31,029 84	669 80	1,325 93
19	Кіево-Брестская . .	1870	66,145 82	—	7,336 19	4,052 68	500 13	2,983 96	12,409 37	7,057 63	97,681 10	26,899 92	72 82	2,54	1,46	3,096 60	—	11,460 04	194 13	12,149 18
		1871																		
		1872	59,723 36	—	779 68	2,815 13	399 98	11,556 18	9,355 79	—	80,925 15	53,750 73	193 35	5,64	2,79	4,443 68	10,718 98	16,577 96	2,177 50	19,832 61
20	Козлово - Воронежская	1870	16,227 14	9,811 20	—	13,959 39	183 81	22,465 95	147 40	153 45	39,368 69	33,496 41	199 38	8,88	4,36	9,200 00	5,012 45	18,523 40	—	760 56
		1871	24,040 41	9,809 12	4,642 90	15,442 56	207 60	35,086 73	194 40	175 11	40,766 41	30,423 14	181 09	6,32	3,33	9,199 50	—	14,870 33	1,166 08	5,187 23
		1872	26,480 47	9,838 08	—	9,807 88	144 14	55,601 38	541 20	—	45,037 48	16,536 42	98 43	3,04	1,50	7,968 00	—	3.098 19	1,272 03	4,198 20
21	Курско-Кіевская . .	1870	87,135 33	—	* 4,591 87	8,954 20	969 28	*13,874 21	9,560 87	—	141,389 59	139,091 09	316 12	11,22	5,04	2,505 00	—	114,331 78	—	22,254 31
		1871	86,990 41	25,454 40	1,443 85	7,357 26	931 37	6,180 78	131,197 00	—	89,367 01	94,582 91	214 96	6,87	2,94	4,022 90	—	79,278 91	—	11,281 10
		1872	83,994 83	25,678 56	2,112 15	13,426 25	958 44	18,165 87	26,516 65	—	128,840 38	44,542 59	101 23	3,02	1,29	4,571 74	—	14,920 07	948 65	24,102 13
22	Орловско-Грязская .	1870	12,271 42	—		702 92	117 78	1,421 76	*20,060 03	—	59,284 78	38,059 78	148 96	3,87	4,34	1,275 00	—	11,265 71	—	25,519 07
		1871	22,980 06	—	27 32	906 16	210 82	3,253 70	29,478 41	—	96,032 16	61,834 15	218 49	6,32	4,60	1,500 00	—	—	—	60,334 15
		1872	21,340 62	—	663 04	1,135 87	176 04	4,247 61	8,915 81	—	80,527 62	86,430 05	305 41	8,98	6,14					86,430 05
23	Орловско-Витебская .	1870	34,322 43	—	10,050 80	2,040 81	639 80	10,208 69	108,430 53	—	142,662 82	134,185 04	274 97	6,25	3,96	3,982 26	—	130,174 78	—	28 00
		1871	33,671 63	—	6,457 85	1,828 11	506 10	10,691 55	83,362 13	1,614 15	146,290 21	18,891 39	38 71	0,71	0,46	10,722 19	—	2,023 77	—	6,145 43
		1872	31,011 76	—	7,193 98	1,429 56	504 43	11,058 30	31,618 75	48,974 71	127,308 44	12,753 42	26 13	0,63	0,39	8,646 77		1,466 93	2,517 12	122 60

РАСПРЕДѢЛЕНІЕ ДОХОДА ПО ЕГО ГЛАВНЫМЪ ЭЛЕМЕНТАМЪ ВООБЩЕ, ПОВЕРСТНО И НА ВЕРСТУ ПОѢЗДА, СЪ ОТНОШЕНІЯМИ ЧАСТНЫХЪ СБОРОВЪ КЪ ОБЩЕМУ ВАЛОВОМУ ДОХОДУ.

1. № по порядку.	2. НАЗВАНІЯ ДОРОГЪ.		3. Длина дороги къ концу года.	4. ВАЛОВОЙ ДОХОДЪ. Вообще.	5. Валовой доходъ. На версту дороги.	6. Валовой доходъ. На версту поѣзда.	7. Съ пассажировъ. Общій сборъ.	8. Съ пассажировъ. На версту дороги.	9. Съ пассажировъ. На версту поѣзда.	10. Съ пассажировъ. Отношеніе % къ валовому доходу.	11. За товары. Общій сборъ.	12. За товары. На версту дороги.	13. За товары. На версту поѣзда.	14. За товары. Отношеніе % къ валовому доходу.	15. Аксессуаръ скорой и тихой перевозки. Общій сборъ. Сумма.	16. Аксессуаръ. На версту дороги.	17. Аксессуаръ. На версту поѣзда.	18. Аксессуаръ. Отношеніе % къ валовому доходу.
			верстъ.	руб. к.	руб. к.	коп.	руб. к.	руб. к.	коп.		руб. к.	руб. к.	коп.		руб. к.	руб. к.	коп.	
24	Шуйско-Ивановская.	1870	84	327,007 14	3,892 94	220,83	87,942 93 (83,678 45)	1,046 94	59,39	26,90	145,454 45 (143,568 44)	1,731 60	98,23	44,48	41,848 93	498 20	28,26	12,
		1871	171 (162,6)	467,365 36	2,874 32	155,13	136,987 64 (134,029 23)	842 48	45,47	29,31	239,159 34 (236,725 26)	1,470 84	79,38	51,17	55,179 41	339 36	18,32	11,
		1872	171	507,011 90	2,964 98	182,87	154,407 68 (150,645 04)	902 97	55,69	30,46	271,991 62 (272,977 26)	1,613 99	99,54	54,43	53,195 46	311 08	19,19	10,
25	Риго-Митавская . .	1870	39	188,231 91	4,826 46	174,69	117,308 30 (115,705 06)	3,007 90	108,87	62,32	35,469 19 (33,650 97)	909 46	32,92	18,84	32,908 30	843 80	30,54	17.
		1871	id.	201,559 03	5,168 18	172,11	128,242 26 (125,105 92)	3,288 27	109,51	63,63	32,178 61 (30,141 92)	825 09	27,48	15,96	33,017 07	846 59	28,19	16.
		1872	id.	198,239 97	5,083 07	169,36	132,584 84 (130,520 77)	3,399 61	113,27	66,88	35,325 26 (31,623 47)	905 77	30,18	17,82	26,562 91	681 10	22,69	13,
26	Поти-Тифлисская . .	1871	118 (43)	92,303 60	2,146 59	158,19	53,113 09 (37,332 12)	1,235 19	91,02	57,54	18,763 95 (16,241 89)	436 37	32,16	20,33	20,212 83	470 06	34,64	21,
		1872	289 (156,8)	599,633 84	3,824 20	253,77	217,740 45 (. . . . .)	1,388 65	92,15	36,31	315,669 33 (284,215 23)	2,013 20	133,59	52,65	64,892 87	413 86	27,46	10,
27	Курско - Харьково - Азовская	1870	763	4.215,367 32	5,524 72	189,69	1.621,613 58 (1.553,301 54)	2,125 31	72,97	38,48	2.176,543 82 (*2.087,690 31)	2,852 61	97,95	51,63	403,748 55	529 16	18,17	9
		1871	id.	5.366,729 61	7,033 72	193,41	1.977,789 48 (1.880,078 07)	2,592 12	71,28	36,85	2.847,506 10 (2.737,627 19)	3,731 99	102,62	53,06	496,394 59	650 58	17,89	9,
		1872	id.	5.462,794 74	7,159 62	200,56	1.989,977 05 (1.886,934 38)	2,608 10	73,06	36,43	2.962,801 47 (2.887,999 73)	3,883 09	108,77	54,24	442,282 19	579 66	16,24	8,
28	Грязе-Царицынская.	1870	303 (200,5)	587,251 47	2,928 93	163,55	158,826 14 (143,588 89)	792 15	40,71	27,05	206,626 31 (202,169 04)	1,030 55	52,95	35,19	190,348 10	949 37	48,28	32,
		1871	625 (431)	871,097 81	2,021 11	99,51	238,815 02 (221,406 71)	554 10	27,28	27,42	529,476 63 (513,530 04	1,132 41	55,76	56,03	85,882 98	295 64	14,54	14,
		1872	625	1.641,416 24	2,626 26	127,90	348,968 96 (339,162 76)	558 35	27,19	21,26	1,074,359 59 (1.032,019 60)	1,718 97	83,71	65,45	199,361 08	318 98	15,54	12,
29	Тамбово-Козловская.	1870	68	229,933 18	3,381 37	152,93	89,470 37 (87,468 38)	1,315 74	59,51	38,91	110,927 39 (*109,117 22)	1,631 29	73,78	48,25	21,940 33	322 65	14,59	9,
		1871	id.	336,189 54	4,943 96	194,87	117,162 12 (109,730 62)	1,722 97	67,91	34,85	168,090 73 (*165,077 41)	2,471 92	97,44	50,00	39,788 43	585 12	23,06	11,
		1872	id.	487,248 57	7,165 42	223,49	127,876 58 (120,518 29)	1,880 54	58,57	26,24	286,132 96 (282,193 94)	4,207 84	131,24	58,72	61,708 99	907 48	28,30	12,
30	Рыбинско - Бологовская	1870	280 (161,8)	565,701 60	3,496 30	156,74	216,406 46 (215,213 74)	1,337 49	59,96	38,26	278,449 62 (275,940 35)	1,720 95	77,15	49,22	41,935 59	259 18	11,62	7,
		1871	280	1.702,700 53	6,081 07	167,83	443,286 54 (433,084 16)	1,583 16	43,69	26,03	1.033,781 74 (1.028,421 48)	3,692 08	101,90	60,72	170,239 54	608 00	16,78	10,
		1872	id.	1.820,740 14	6,502 64	171,25	454,770 36 (441,287 31)	1,624 18	42,77	24,98	1.038,105 87 (1.032,016 99)	3,707 52	97,64	57,01	227,026 05	810 81	21,35	12,

1. № по порядку.	Годъ	19. Наименованіе сборовъ въ частности за перевозку: Багажа.	20. Почтовой клади.	21. Войсковыхъ принадлежностей.	22. Экипажей.	23. Собакъ.	24. Лошадей и скота.	25. Разные поштучные предметы.	26. Потребностей дороги.	27. Разный сборъ.	28. Разные статьи доходовъ. Общій сборъ. Сумма.	29. На версту дороги.	30. На версту поѣзда.	31. Отношеніе % къ валовому сбору.	32. Наименованіе сборовъ въ частности. Наемъ буфетовъ.	33. Аренда земель.	34. Наемъ подвижного состава.	35. Сборъ съ телеграфа.	36. Разныя статьи.
		руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.	коп.		руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.
24	1870	4,024 72	—	132 93	532 65	53 77	466 94	28 08	9,824 23	26,785 61	51,760 83	616 20	34,95	15,82	—	—	49,283 23	—	4,477 60
	1871	6,124 81	—	* 389 38	1,061 71	78 41	459 80	124 28	7,803 87	39,137 15	36,038 97	221 64	11,96	7,71	—	—	31,162 76	—	4,876 21
	1872	7,032 39	—	626 08	477 13	90 44	526 00	27 92	—	44,415 50	23,417 14	136 94	8,45	4,62	—	—	16,538 76	—	6,878 38
25	1870	3,034 99	—	—	264 88	108 23	769 65	78 00	—	28,652 55	2,546 12	65 30	2,36	1,36	1,013 02	—	—	—	1,533 10
	1871	3,223 61	—	87 90	429 95	111 36	1,068 60	62 40	—	28,033 25	8,121 09	208 23	6,93	4,03	1,020 00	—	4,930 80	52 65	2,117 62
	1872	1,612 37	—	—	430 49	106 43	879 56	109 20	—	23,424 86	3,766 96	96 59	3,28	1,90	1,020 00	—	100 00	133 96	2,513 00
26	1871	3,942 58	—	115 36	678 24	100 34	236 51	—	13,093 27	2,046 53	213 73	4 97	0,37	0,23					213 73
	1872	26,607 99	1,893 84	—	1,785 32	380 70	558 96	—	13,498 62	20,167 44	1,331 19	8 49	0,56	0,22	83 33	—	—	1,005 12	242 72
27	1870	51,196 56	13,352 96	20,873 63	17,331 23	1,234 75	10,080 94	4,437 48		185,241 00	13,461 37	17 64	0,60	0,32	7,593 76	—	—	—	5,867 61
	1871	79,027 12	33,042 00	7,059 07	11,669 91	1,131 29	11,660 14	14,622 62	—	238,182 44	45,039 44	59 03	1,62	0,84	12,288 92	1,078 85	—	25,812 93	5,858 74
	1872	49,276 17	44,739 84	11,383 19	8,150 14	901 46	20,638 44	14,191 27	—	193,001 68	67,734 03	88 77	2,49	1,24	15,630 94	3,039 66	—	26,569 23	22,494 20
28	1870	10,730 69	—	2,027 96	626 82	87 27	2,362 01	7,917 91	*137,772 87	28,822 57	31,450 92	156 86	8,06	5,35	—	—	13,607 95	—	17,842 97
	1871	20,773 02	—	599 12	618 11	151 28	9,519 66	14,812 88	—	39,408 91	16,923 18	39 27	1,93	1,94	—	—	5,134 00	—	11,789 18
	1872	26,195 75	—	436 66	715 36	178 68	46,845 02	9,808 29	46,626 86	68,554 46	18,726 61	29 96	1,46	1,14	—	—	8.613 49	4,094 29	6,018 83
29	1870	5,846 96	—		* 471 17	68 17	* 3,103 24	* 13 60	—	12,437 19	7,595 09	111 69	5,05	3,30	400 00	—	5,040 69	—	2,154 40
	1871	9,795 87	—		* 786 69	134 66	* 10,085 72	* 74 80	—	18,910 69	11,148 26	163 95	6,46	3,32	1,650 00		677 99	—	8,820 27
	1872	9,401 98	—	140 84	816 45	121 45	16,614 32	540 14	—	34,073 81	11,530 04	169 56	5,29	2,37	1,650 00	7,052 35	—	—	2,827 69
30	1870	10,181 46		—	650 41	134 53	2,276 53	451 60	3,440 08	24,800 98	28,909 93	178 68	8,01	5,11	—	—	23,508 44	—	5,401 49
	1871	19,425 07		11 60	573 90	182 07	6,233 26	338 60	35,798 57	107,676 47	55,392 71	197 83	5,46	3,25	—	—	22,250 56	2,138 79	31,003 36
	1872	19,324 31	—	6 44	594 35	232 06	12,769 08	823 60	80,442 45	112,833 76	100,837 86	360 13	9,47	5,54	—	—	71,534 07	1,939 61	27,364 18

РАСПРЕДѢЛЕНІЕ ДОХОДА ПО ЕГО ГЛАВНЫМЪ ЭЛЕМЕНТАМЪ ВООБЩЕ, ПОВЕРСТНО И НА ВЕРСТУ ПОѢЗДА, СЪ ОТНОШЕНІЯМИ ЧАСТНЫХЪ СБОРОВЪ КЪ ОБЩЕМУ ВАЛОВОМУ ДОХОДУ.

№№ по порядку. (1)	НАЗВАНІЯ ДОРОГЪ. (2)	Годъ	Длина дороги къ концу года. (3)	Валовой доходъ. Вообще. (4)	Валовой доходъ. На версту дороги. (5)	Валовой доходъ. На версту поѣзда. (6)	Съ пассажировъ. Общій сборъ. (7)	Съ пассажировъ. На версту дороги. (8)	Съ пассажировъ. На версту поѣзда. (9)	Съ пассажировъ. Отношеніе % къ валовому доходу. (10)	За товары. Общій сборъ. (11)	За товары. На версту дороги. (12)	За товары. На версту поѣзда. (13)	За товары. Отношеніе % къ валовому доходу. (14)	Аксессуары скорой и тихой перевозки. Общій сборъ. Сумма. (15)	Аксессуары. Общій сборъ. На версту дороги. (16)	Аксессуары. Общій сборъ. На версту поѣзда. (17)	Аксессуары. Отношеніе % къ валовому доходу. (18)
			верстъ.	руб. к.	руб. к.	коп.	руб. к.	руб. к.	коп.		руб. к.	руб. к.	коп.			руб. к.	коп.	
31	Балтійская: а) прежде бывшая Петергофская.	1870	51	457,560 00	8,971 77	207,83	391,987 08 (359,846 26)	7,686 02	178,05	85,67	25,601 92 (17,962 50)	502 00	11,63	5,60	18,089 93	354 70	8,21	3,95
		1871	id.	500,353 32	9,810 85	229,74	426,022 21 (392,156 04)	8,353 38	195,61	85,14	31,604 05 (17,752 06)	619 69	14,51	6,32	20,173 14	395 55	9,26	4,03
		1872	id.	482,112 28	9,453 18	222,59	410,460 65 (377,785 19)	8,048 25	189,51	25,14	38,743 99 (32,670 98)	759 68	17,89	8,04	20,840 60	408 64	9,62	4,32
	б) отъ Тосно до Балтійскаго порта	1870	388 (73,3)	137,026 12	1,869 38	123,98	49,296 95 (46,324 64)	672 53	44,60	35,97	80,702 55 (79,425 21)	1,100 99	73,02	58,90	6,467 39	88 23	5,85	4,72
		1871	388	937,024 24	2,415 01	91,87	333,551 38 (323,845 70)	859 67	32,70	35,60	521,971 44 (516,136 57)	1,345 29	51,18	55,70	70,666 25	182 13	6,93	7,54
		1872	410,8 (389,5)	1.079,615 29	2,771 79	93,14	366,128 33 (354,555 83)	939 99	31,59	33,91	581,453 53 (572,930 16)	1,500 52	50,42	54,14	93,987 28	241 30	8,11	8,70
32	Харьково-Николаевская	1870	112 (47)	140,476 16	2,988 85	145,86	47,822 88 (47,436 02)	1,017 51	49,66	34,04	64,179 63 (64,057 11)	1,365 52	66,64	45,69	26,754 79	569 25	27,78	19,05
		1871	244 (184,3)	694,916 16	3,770 57	197,56	316,134 12 (308,130 89)	1,715 32	89,88	45,49	291,525 93 (263,594 31)	1,581 80	82,88	41,95	75,397 19	409 10	21,43	10,85
		1872	381 (324)	1.827,340 36	5,639 94	226,77	674,992 47 (646,621 33)	2,083 31	83,77	36,94	946,700 28 (892.323 15)	2,921 91	117,48	51,81	140,954 75	435 05	17,49	7,71
33	Тамбово-Саратовская.	1870	108 (42,6)	* 92,100 62	2,161 98	105,30	37,507 71 (34,950 12)	880 46	42,88	40,72	39,590 65 (38,519 58)	929 36	45,27	42,99	13,347 64	313 32	15,26	14,49
		1871	353 (304,8)	* 802,930 13	2,634 28	139,32	243,222 26 (214,452 96)	797 97	42,20	20,29	384,864 78 (377,791 04)	1,262 68	66,78	47,93	125,676 85	411 32	21,81	15,65
		1872	353	1.412,978 04	4,002 77	158,57	401,090 15 (352,226 08)	1,136 23	45,01	28,39	849,052 95 (835,643 26)	2,405 25	95,29	60,09	134,924 75	382 22	15,14	9,55
34	Московско-Брестская	1870	397 (112)	293,611 10	2,621 53	144,42	163,819 92 (159,667 27)	1,462 68	63,84	55,79	96,759 63 (94,501 43)	863 93	37,71	32,96	30,195 36	269 60	11,77	10,28
		1871	1,028 (478)	1.975,211 24	4,132 24	142,10	814,108 13 (774,992 75)	1,703 15	58,57	41,22	870,965 03 (858,214 11)	1,822 10	62,66	44,09	204.362 46	427 54	14,70	10,35
		1872	1,028	3.762,674 64	3,660 19	127,84	1.425,319 07 (1.335,419 97)	1,386 50	48,43	37,88	1.909,928 31 (1.858,365 37)	1,857 91	64,89	50,76	356,177 75	346 47	12,10	9,47
35	Новоторжская . . .	1870	33 (19,8)	37,247 91	1,881 20	108,84	14,586 33 (14,525 90)	736 68	42,62	39,16	13,197 30 (13,028 37)	666 53	38,56	35,43	8,290 52	418 71	24,23	22,26
		1871	33	71,510 09	2,166 97	142,52	25,672 37 (25,164 25)	777 95	51,17	35,90	28,687 00 (28,342 79)	869 30	57,17	40,12	11,674 86	353 78	23,27	16,32
		1872	id.	78,693 92	2,384 66	130,30	27,065 37 (26,540 27)	820 16	44,81	34,40	35,438 44 (34,978 46)	1,073 89	58,68	45,03	13,362 17	401 88	21,96	16,85
36	Либавская.	1871	294 (96)	54,646 13	569 23	63,51	29,457 80 (29,407 61)	306 85	34,24	53,91	19,875 23 (19,238 80)	207 04	23,10	36,37	3,155 67	32 87	3,67	5,77
		1872	294	305,079 37	1,037 68	58,94	127,514 47 (124,165 58)	433 72	24,64	41,80	138,579 53 (136,552 28)	471 36	26,77	45,42	19,819 75	67 41	3,83	6,50

№№ по порядку. (1)	НАЗВАНІЯ ДОРОГЪ. (2)	Годъ	Аксессуары. Наименованіе сборовъ въ частности за перевозку: Багажа. (19)	Почтовой клади. (20)	Войсковыхъ принадлежностей. (21)	Экипажей. (22)	Собакъ. (23)	Лошадей и скота. (24)	Разные поштучные предметы. (25)	Потребностей дороги. (26)	Разный сборъ. (27)	Разные статьи доходовъ. Общій сборъ. Сумма. (28)	Разные статьи доходовъ. Общій сборъ. На версту дороги. (29)	Разные статьи доходовъ. Общій сборъ. На версту поѣзда. (30)	Отношеніе % къ валовому сбору. (31)	Наименованіе сборовъ въ частности. Наемъ буфетовъ. (32)	Аренда земель. (33)	Наемъ подвижнаго состава. (34)	Сборъ съ телеграфа. (35)	Разные статьи. (36)
			руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.	коп.		руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.
31	Балтійская: а) прежде бывшая Петергофская.	1870	8,174 63	1,211 37	3,523 24	717 78	361 32	2,016 41	—	—	2,085 18	21,881 57	429 05	9,94	4,78	4,696 52	383 33	1,072 00	—	14,605 82
		1871	11,287 70	1,780 82	1,499 70	1,156 76	310 25	2,614 24	—	—	1,524 17	22,553 92	442 23	10,36	4,51	6,420 00	899 31	1,688 00	1,670 85	11,875 76
		1872	11,718 49	—	1,947 51	840 86	340 12	3,145 65	123 20	—	2,724 77	12,067 04	236 61	5,57	2,50	7,250 00	477 20	39 58	2,513 60	1,786 66
	б) отъ Тосно до Балтійскаго порта	1870	2,177 85	—	—	170 22	—	673 52	—	—	3,445 80	559 23	7 63	0,51	0,41	—	—	—	34 45	524 78
		1871	17,462 08	—	285 66	2,031 96		15,526 79	—	—	35,359 76	10,835 17	27 92	1,06	1,16	318 34			1,668 15	8,848 68
		1872	18,729 52	—	3,984 85	1,195 44	504 83	18,707 19	621 71	—	50,243 74	35,046 15	89 98	3,02	3.25	1,610 00	—	—	2,105 00	31,331 15
32	Харьково-Николаевская	1870	2,581 05	—	27 53	325 92	46 19	226 02	39 60	—	23,508 48	1,718 86	36 57	1,78	1,22	645 83	—	—	—	1,073 03
		1871	20,460 78	—	239 36	1,894 93	238 09	1,535 87	142 43	—	50,885 73	11,858 92	64 35	3,37	1,71	2,148 74	—	5,163 98	1,063 75	3,482 45
		1872	37,264 38	—	2,088 79	3,016 25	453 63	3,585 24	4,544 47	—	90,001 99	64,692 86	199 67	8,03	3,54	9,249 58	164 80	3,056 51	1,345 76	50,876 21
33	Тамбово-Саратовская.	1870	2,533 98	—	—	403 47	42 65	413 02	* 109 26	5,327 57	4,517 69	* 1,654 62	38 84	1,89	1,80					1,654 62
		1871	21,160 30	—	3 28	2,109 66	404 10	5,710 99	697 16	53,592 65	41,998 71	49,166 24	161 31	8,53	6,13					49,166 24
		1872	32,990 56	—	739 00	2,560 67	484 10	20,866 00	1,257 19	32,522 05	43,505 18	27,910 19	79 07	3,13	1,97	—	—	21,837 40	3,983 45	2,089 34
34	Московско-Брестская	1870	7,652 94	—	2,481 61	974 69	121 05	708 40	828 65	6,146 75	11,281 27	2,836 19	25 32	1,10	0,97	140 00	1,521 20	—	—	1,174 99
		1871	36,436 39	—	2,342 31	4,519 91	835 60	5,568 92	15,735 18	56,050 62	82,873 53	85,775 62	179 45	6,17	4,34	3,592 50	4,980 52	—	5,535 72	71,666 88
		1872	79,971 96	—	11,160 09	6,962 56	1,362 80	15,798 50	12,542 60	76,979 23	151,400 01	71,249 51	69 31	2,42	1,89	7,255 00	5,794 65	55,404 98	—	2,794 88
35	Новоторжская . . .	1870	534 63	—	—	43 89	12 06	9 08	—	2,697 02	4,993 84	1,173 76	59 28	3,43	3,15	—	27 10	704 63	—	442 01
		1871	778 00	—	—	93 89	12 94	169 73	—	—	10,620 30	5,475 86	165 94	10,91	7,66	166 50	—	4,413 50	—	895 86
		1872	799 41	—	—	105 76	17 98	126 69	—	—	12,212 33	2,927 94	88 73	4,85	3,72	* 5 00	—	969 45	45 00	1,908 49
36	Либавская.	1871	2,115 10	—	—	72 85	57 71	69 24	—	—	840 77	2,157 43	22 47	2,50	3,95	736 16	—	348 00	—	1,073 27
		1872	7,062 02	—	—	148 65	200 40	1,748 43	82 32	—	10,577 93	19,165 62	65 19	3,70	6,28	1,869 49	9,295 63	4,735 20	944 10	2,321 20

РАСПРЕДѢЛЕНІЕ ДОХОДА ПО ЕГО ГЛАВНЫМЪ ЭЛЕМЕНТАМЪ ВООБЩЕ, ПОВЕРСТНО И НА ВЕРСТУ ПОѢЗДА, СЪ ОТНОШЕНІЯМИ ЧАСТНЫХЪ СБОРОВЪ КЪ ОБЩЕМУ ВАЛОВОМУ ДОХОДУ.

1	2		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
№№ по порядку.	НАЗВАНІЯ ДОРОГЪ.		Длина дороги къ концу года.	ВАЛОВОЙ ДОХОДЪ. Вообще.	Валовой доходъ на версту: дороги.	Валовой доходъ на версту: поѣзда.	Съ пассажировъ. Общій сборъ.	Съ пассажировъ на версту: дороги.	Съ пассажировъ на версту: поѣзда.	Отношеніе % къ валовому доходу.	За товары. Общій сборъ.	За товары на версту: дороги.	За товары на версту: поѣзда.	Отношеніе % къ валовому доходу.	Аксессуары скорой и тихой перевозки. Общій сборъ. Сумма.	Аксессуары на версту: дороги.	Аксессуары на версту: поѣзда.	Отношеніе % къ валовому доходу.
			верстъ.	руб. к.	руб. к.	к.	руб. к.	руб. к.	к.		руб. к.	руб. к.	к		руб. к.	руб. к.	к.	
37	Новгородская узко-колейная	1871	68 (42,7)	61,907 44	1,449 82	83,57	37,202 01 (33,409 81)	871 24	50,22	60,09	17,166 89 (16,229 92)	402 03	23,17	27,73	7,329 94	171 66	9,90	11,84
		1872	68	139,282 00	2,048 26	132,06	75,991 90 (66,566 06)	1,117 53	72,05	54,56	33,099 19 (30,765 25)	486 75	31,38	23,76	29,319 18	431 16	27,80	21,05
38	Ряжско-Вяземская	1870	43 (2,8)	2,091 92	1,940 78	152,15	18,340 38 (17,967 57)	400 44	31,39	20,63	53,404 39 (53,278 54)	1,166 04	91,42	60,08	11,509 15	251 29	19,70	12,95
		1871	43	86,795 78														
		1872	id.	94,462 08	2,196 79	170,02	20,435 92 (20,002 75)	475 25	36,87	21,64	59,313 36 (59,078 82)	1,379 38	107,01	62,79	10,564 91	245 70	19,06	11,18
39	Ярославско-Вологодская (узкоколейная)	1872	191 (129)	129,458 09	1,003 55	87,80	66,508 31 (64,628 50)	515 57	45,11	51,37	52,003 98 (50,657 06)	403 13	35,27	40,17	10,833 54	83 98	7,35	8,37
40	Константиновская	1871 / 1872	85 (21) / 85 (35)	* 71,940 08	1,284 64	. . .	12,332 38 (. . . . .)	220 22	. . .	17,14	18,743 04 (. . . . .)	334 70	. . .	26,05	6,219 20	111 05	. . .	8,65
	Итого по частнымъ и правительственнымъ желѣзнымъ дорогамъ	1870	10.211,2 (8.861,2)	78.947,972 75	8,909 40	225,74	21.658,565 78 (20.515,340 03)	2,444 20	61,93	27,43	46.630,319 09 (43.951,778 80)	5,262 30	133,33	59,05	8.928,087 19	1,007 55	25,53	11,31
		1870 / 1871	321 (94,2) / 321 (321)	1.933,637 17	15,309 87	172,62	766,927 58 (719,121 72)	6,072 27	68,47	39,66	924,499 83 (868,522 72)	7,319 87	82,53	47,81	209,676 03	1,660 14	18,72	10,85
		1871	12,831 (11.098,6)	94.313,193 44	8,497 75	211,36	26.226,564 59 (24.624,258 93)	2,363 05	58,78	27,81	56.679,243 88 (55.168,760 43)	5,106 88	127,02	60,10	9.643,434 38	868 89	21,61	10,22
		1871 / 1872	85 (21) / 85 (35)	71,940 08	1,284 64	. . .	12,332 38 (. . . . .)	220 22	. . .	17,14	18,743 04 (. . . . .)	334 70	. . .	26,05	6,219 20	111 05	. . .	8,65
		1872	13.694,8 (13.329,8)	103.790,070 53	7,786 32	205,86	31.580,168 58 (29.228,487 82)	2,369 14	62,64	30,43	59.919,220 34 (58.188,957 27)	4,495 13	118,84	57,73	10319658 11	774 18	20,47	9,94

1		19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36
№№		Наименованіе сборовъ въ частности за перевозку: Багажа.	Почтовой клади.	Войсковыхъ принадлежностей.	Экипажей.	Собакъ.	Лошадей и скота.	Разные поштучные предметы.	Потребностей дороги.	Разный сборъ.	Разныя статьи доходовъ. Общій сборъ. Сумма.	На версту: дороги.	На версту: поѣзда.	Отношеніе % къ валовому сбору.	Наименованіе сборовъ въ частности: Наемъ буфетовъ.	Аренда земель.	Наемъ подвижнаго состава.	Сборъ съ телеграфа.	Разныя статьи.
		руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.	коп.		руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб. к.
37	1871	1,359 32	—	142 97	126 68	24 05	2,434 56	55 28	—	3,187 08	208 60	4 89	0,28	0,34	197 50	—	—	7 60	3 50
	1872	2,286 46	—	495 17	131 46	48 08	14,616 48	78 92	—	11,662 61	871 73	12 82	0,83	0,63	384 00	—	—	461 23	26 50
38	1870	902 28	—	19 99	80 43	10 12	422 03	—	—	10,074 30	5,633 78	123 01	9,64	6,34	—	—	5,408 64	—	225 14
	1871																		
	1872	1,192 94	—	0 21	97 56		* 280 02	94 02	—	8,900 16	4,147 89	96 46	7,48	4,39	—	79 00	2,590 55	90 40	1,387 94
39	1872	5,556 57	—	—	253 24	69 08	247 67	—	—	4,706 98	112 26	0 87	0,07	0,09	112 26	—	—	—	—
40	1871 / 1872	1,478 61	—	—	71 06	—	18 66	—	—	4,650 87	34,645 46	618 67	. . .	48,16	400 00	376 90	33,358 40	500 50	9 66
Итого	1870	1652244 00	370112 22	140166 33	176929 90	34019 47	1239347 98	871366 46	840938 37	3602962 46	1731000 69	195 35	4,95	2,19	208597 22		894037 64	158713 78	469652 05
	1870 / 1871	67048 10	—	7356 18	4133 11	510 25	3405 99	12409 37	7057 63	107755 40	32533 73	257 59	2,90	1,68	3096 60		16868 68	194 13	12374 32
	1871	1799708 71	404969 17	157950 06	168694 34	41292 47	1548656 23	664626 14	635785 54	4221773 72	1763950 59	158 93	3,95	1,87	225843 59		711624 19	95171 32	731310 82
	1871 / 1872	1478 61	—	—	71 06	—	18 66	—	—	4650 87	34645 46	618 67	. . .	48,16	776 90		33358 40	500 50	9 66
	1872	2026170 32	407496 27	142162 18	176639 80	50604 86	2222479 89	421552 68	720379 65	4152172 46	1971023 50	147 87	3,91	1,90	294370 02		550416 38	137820 03	988416 89

РАЗНЫЯ СВѢДѢНІЯ ПО ЭКСПЛОАТАЦІИ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ,

ВЪ 1870, 1871 И 1872 ГОДАХЪ.

НЕСЧАСТНЫЕ СЛУЧАИ НА ДОРОГАХЪ.

1. Общее число пассажировъ.
2. Общее число пройденныхъ полезныхъ верстъ пробѣга
3. Свойство и число несчастныхъ случаевъ.
4. Число пострадавшихъ лицъ,—и исходъ несчастія.
5. Отношеніе общаго числа пострадавшихъ лицъ къ числу полезныхъ верстъ пробѣга.
6. Распредѣленіе пострадавшихъ лицъ:
   Пассажиры (Обстоятельства несчастія. Причины содѣйствовавшія ему. Исходъ несчастія).
   Служащіе на дорогахъ (id. id. id.).
   Рабочіе на дорогахъ (id. id. id.).
   Посторонныя лица (id. id. id.).

РАЗНЫЯ СВѢДѢНІЯ ПО ЭКСПЛОАТАЦІИ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ,

ВЪ 1870, 1871 И 1872 ГОДАХЪ.

НЕСЧАСТНЫЕ СЛУЧАИ НА ДОРОГАХЪ.

1. Общее число пассажировъ.
2. Общее число пройденныхъ полезныхъ верстъ пробѣга
3. Свойство и число несчастныхъ случаевъ.
4. Число пострадавшихъ лицъ,—и исходъ несчастія.
5. Отношеніе общаго числа пострадавшихъ лицъ къ числу полезныхъ верстъ пробѣга.
6. Распредѣленіе пострадавшихъ лицъ:
   Пассажиры (Обстоятельства несчастія. Причины содѣйствовавшія ему. Исходъ несчастія).
   Служащіе на дорогахъ (id. id. id.).
   Рабочіе на дорогахъ (id. id. id.).
   Посторонніе лица (id. id. id.).

Свойство и число несчастныхъ случаевъ, имѣвшихъ послѣдствіемъ несчастія съ людьми (в); Общее число пострадавшихъ лицъ; Отношенія общаго числа пострадавшихъ лицъ къ числу полезныхъ верстъ пробѣга.

№ (1)	Названія дорогъ (2)	Годъ (3)	Длина дорогъ къ концу года (а) (4)	Общее число пассажировъ (б) (5)	Число пройденныхъ полезныхъ верстъ пробѣга (6)	Свойство и число несч. случаевъ: Сходъ съ рельсовъ (7)	Столкновеніе поѣздовъ (8)	Разные случаи (г) (9)	Вообще (10)	Общее число пострадавшихъ лицъ: По исходу несчастія: Смерть (д) (11)	Раны, увѣчья и ушибы (12)	Вообще (13)	Отношенія общаго числа пострадавшихъ лицъ къ числу полезныхъ верстъ пробѣга: По исходу несчастнаго случая: Смерть (14)	Раны, увѣчья и ушибы (15)	Вообще (16)
	А. Правительственныя дороги.														
1	Финляндская	1870	452	404,032	693,716	..	..	..	...	...	...	...	...	...	...
		1871	458	612,704	926,449	—	—	6	6 (о)	5	1	6	1:185,289	1:926,449	1:154,408
		1872	Idem.	802,509	1.049,818	—	—	11	11	3	8	11	1:349,939	1:131,227	1: 95,438
2	Ливенская (Узкоколейная)	1870	—												
		1871	57			—	—	—	— (†)	—	—	—	—	—	—
		1872	Idem.			—	—	—	— (†)	—	—	—	—	—	—
	Б. Частныя дороги.														
1	Царскосельская	1870	25	929,156	124,525	—	—	1	1	1	—	1	1:124,525	—	1:124,525
		1871	Idem.	909,690	125,750	—	—	4	4	2	2	4	1: 62,875	1: 62,875	1: 31,437
		1872	Idem.	889,202	122,900	—	—	3	3	1	2	3	1:122,900	1: 61,450	1: 40,966
2	С.-Петербурго-Варшавск.	1870	1,207	1.205,434 [1])	4.866,905	1	2	34	37	17	25	42	1:286,288	1:194,676	1:115,878
		1871	Idem.	1.437,987	4.952,164	2	6	69	77 (2)	16	89	105	1:309,510	1: 55,642	1: 47,163
		1872	Idem.	1.506,671	4.777,700	1	—	69	70	25	48	73	1:191,108	1: 99,535	1: 65,447
3	Московско-Нижегородская	1870	410	887,673	2.061,064	1	1	18	20	3	17	20	1:687,021	1:121,239	1:103,053
		1871	Idem.	965,624	2.372,254	—	—	29	29	16	14	30	1:148,265	1:169,446	1: 74,075
		1872	Idem.	1.054,023	2.405,015	1	2	23	26 (3)	7	24	31	1:343,573	1:100,208	1: 77,581
4	Николаевская	1870	604	1.498,066	6.291,853	1	1	116	118 (4)	28	95	123	1:224,709	1: 66,230	1: 51,153
		1871	Idem.	1.546,681	6.840,161	1	2	80	83	23	65	88	1:297,398	1:105,233	1: 77,729
		1872	Idem.	1.582,209	6.670,816	1	—	85	86	21	66	87	1:317,657	1:101,072	1: 76,676
5	Варшаво-Вѣнская	1870	325	1.020,263	1.891,405	1	—	18	19	11	8	19	1:171,945	1:236,425	1: 99,547
		1871	Idem.	1.102,914	1.682,289	1	—	16	17	8	13	21	1:210,286	1:129,406	1: 80,109
		1872	Idem.	1.253,459	1.887,788	—	—	30	30	9	21	30	1:209,754	1: 89,894	1: 62,926
6	Варшаво-Бромбергская	1870	138	326,758	442,413	—	—	3	3	1	2	3	1:442,413	1:221,206	1:147,471
		1871	Idem.	328,606	510,453	—	—	4	4	3	1	4	2:170,151	1:510,453	1:127,613
		1872	Idem.	364,198	553,577	—	—	2	2	—	2	2	—	1:276,788	1:276,788
7	Риго-Динабургская	1870	204	252,853	715,392	—	—	7	7	3	4	7	1:238,464	1:178,848	1:102,198
		1871	Idem.	282,653	854,603	—	—	10	10	7	3	10	1:122,086	1:284,867	1: 85,460
		1872	Idem.	379,795	655,040	—	—	12	12 (†)	4	8	12	1:163,760	1: 81,880	1: 54,586
8	Волго-Донская	1870	73	23,932	191,329	—	—	7	7	5	2	7	1: 38,265	1: 95,664	1: 27,332
		1871	Idem.	25,781	213,824	—	—	—	— (†)	—	—	—	—	—	—
		1872	Idem.	22,058	170,253	—	—	9	9	4	5	9	1: 42,563	1: 34,050	1: 18,917
9	Московско-Ярославская	1870	266	765,097	665,422	—	—	6	6	3	3	6	1:221,807	1:221,807	1:110,903
		1871	276	904.719	808,467	—	1	16	17	7	14	21	1:115,495	1: 57,747	1: 38,498
		1872	Idem.	1.052,060	775,394	—	—	11	11	4	7	11	1:193,848	1:110,770	1: 70,490

Распредѣленіе пострадавшихъ лицъ. — Пассажиры.

№	Названія дорогъ	Годъ	Обстоятельства несчастія: Случаи съ поѣздами на пути (17)	При составленіи поѣздовъ на станціи (18)	Случаи разнаго рода (19)	Причины содѣйствовавшія несчастію: Собственная вина (20)	Вина желѣзнодорожной службы (21)	Случайность (е) (22)	Исходъ несчастія: Смерть (23)	Раны, увѣчья и ушибы (24)	Вообще (25)	Отношеніе числа пострадавшихъ лицъ къ общему числу пассажировъ: По исходу несчастнаго случая: Смерть (26)	Раны, увѣчья и ушибы (27)	Вообще (28)	Отношеніе числа пострадавшихъ пассажировъ къ числу полезныхъ верстъ пробѣга: По исходу несчастнаго случая: Смерть (29)	Раны, увѣчья и ушибы (30)	Вообще (31)
1	Финляндская	1870	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
		1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Ливенская	1870															
		1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	Царскосельская	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	С.-Петербурго-Варшавск.	1870	3	—	—	—	—	3	1	2	3	1:1.205,434	1: 602,717	1: 401,811	1:4.866,905	1:2.433,452	1:1.622,301
		1871	23	—	—	—	22	1	1	22	23	1:1.437,987	1: 65,363	1: 62,521	1:4.952,164	1: 225,098	1: 215,311
		1872	1	—	—	—	—	1	—	1	1	—	1:1.506,671	1:1.506,671	—	1:4.777,700	1:4.777,700
3	Московско-Нижегородская	1870	2	—	—	2	—	—	—	2	2	—	1: 443,836	1: 443,836	—	1:1.030,532	1:1.030,532
		1871	1	—	—	1	—	—	—	1	1	—	1: 965,624	1: 965,624	—	1:2.372,254	1:2.372,254
		1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	Николаевская	1870	7	—	—	1	1	5	2	5	7	1: 749,033	1: 299,613	1: 214,009	1:3.145,926	1:1.258,370	1: 898,836
		1871	6	—	—	1	5	—	—	6	6	—	1: 257,780	1: 257,780	—	1:1.140,026	1:1.140,026
		1872	3	—	—	2	—	1	1	2	3	1:1.582,209	1: 791,104	1: 527,402	1:6.670,816	1:3.335,408	1:2.223,605
5	Варшаво-Вѣнская	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1871	2	—	—	2	—	—	—	2	2	—	1: 551,457	1: 551,457	—	1: 891,144	1: 891,144
		1872	2	—	—	1	1	—	—	2	2	—	1: 626,729	1: 626,729	—	1: 943,894	1: 943,894
6	Варшаво-Бромбергская	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	Риго-Динабургская	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	Волго-Донская	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9	Московско-Ярославская	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1871	1	—	—	—	1	—	—	1	1	—	1: 904,719	1: 904,719	—	1: 808,467	1: 808,467
		1872	1	—	—	—	—	1	—	1	1	—	1:1.052,060	1:1.052,060	—	1: 775,394	1: 775,394

Служащіе на дорогахъ.

№	Названія дорогъ	Годъ	Обстоятельства несчастія: Случаи съ поѣздами на пути (32)	При составленіи поѣздовъ на станціи (33)	Случаи разнаго рода (34)	Причины: Собственная вина (35)	Вина желѣзнодорожной службы (36)	Случайность (37)	Исходъ: Смерть (38)	Раны, увѣчья и ушибы (39)	Вообще (40)	Отношеніе числа пострадавшихъ служащихъ къ числу полезныхъ верстъ пробѣга: Смерть (41)	Раны, увѣчья и ушибы (42)	Вообще (43)
1	Финляндская	1870	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
		1871	4	—	1	2	—	3	4	1	5	1: 231,612	1: 926,449	1: 185,289
		1872	1	1	2	1	—	3	1	3	4	1:1.049,818	1: 349,939	1: 262,454
2	Ливенская	1870												
		1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	Царскосельская	1870	1	—	—	1	—	—	1	—	1	1: 124,525	—	1: 124,525
		1871	1	—	1	—	—	2	—	2	2	—	1: 62.875	1: 62,875
		1872	2	—	—	—	—	2	1	1	2	1: 122,300	1: 122.900	1: 61,450
2	С.-Петербурго-Варшавск.	1870	13	3	1	2	6	9	6	11	17	1: 811,150	1: 442.445	1: 286,288
		1871	29	23	5	17	18	22	10	47	57	1: 495.216	1: 105.365	1: 86,880
		1872	18	10	8	10	1	25	12	24	36	1: 398,141	1: 199.070	1: 132,713
3	Московско-Нижегородская	1870	4	4	1	3	1	5	2	7	9	1:1.030,532	1: 294,437	1: 229,007
		1871	7	3	4	4	—	10	7	7	14	1: 338.892	1: 338,892	1: 169,446
		1872	10	4	2	2	6	8	2	14	16	1:1.202,507	1: 171,786	1: 150,313
4	Николаевская	1870	18	37	10	13	1	51	11	54	65	1: 571,986	1: 116,515	1: 96,797
		1871	20	24	6	18	3	29	15	35	50	1: 456,010	1: 195,455	1: 136,803
		1872	24	27	5	29	2	25	11	45	56	1: 606,437	1: 148,240	1: 119,121
5	Варшаво-Вѣнская	1870	—	2	—	1	1	—	1	1	2	1:1.891,405	1:1 891,405	1: 945,702
		1871	9	1	1	6	5	—	5	6	11	1: 336,457	1: 280,381	1: 152,935
		1872	8	2	—	4	1	5	5	5	10	1: 377,557	1: 377,557	1: 188,778
6	Варшаво-Бромбергская	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1872	2	—	—	2	—	—	—	2	2	—	1: 274,788	1: 274,788
7	Риго-Динабургская	1870	1	—	—	—	—	1	1	—	1	1: 715,392	—	1: 715,392
		1871	1	1	—	—	—	2	1	1	2	1: 854,603	1: 854,603	1: 427,301
		1872	1	2	—	1	—	2	1	2	3	1: 655,040	1: 327,520	1: 318,346
8	Волго-Донская	1870	1	5	—	—	2	4	4	2	6	1: 47,832	1: 95,664	1: 31,888
		1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1872	2	4	—	4	—	2	2	4	6	1: 85,126	1: 42,563	1: 28,375
9	Московско-Ярославская	1870	2	1	—	1	1	1	2	1	3	1: 332,711	1: 665,422	1: 221,807
		1871	7	4	1	—	4	8	3	9	12	1: 269,489	1: 89,829	1: 67,372
		1872	2	—	1	2	1	—	—	3	3	—	1: 258,464	1: 258.464

Рабочіе на дорогахъ.

№	Названія дорогъ	Годъ	Обстоятельства несчастія: Случаи съ поѣздами на пути (44)	При составленіи поѣздовъ на станціи (45)	Случаи разнаго рода (46)	Причины: Собственная вина (47)	Вина желѣзнодорожной службы (48)	Случайность (49)	Исходъ: Смерть (50)	Раны, увѣчья и ушибы (51)	Вообще (52)	Отношеніе числа пострадавшихъ рабочихъ къ числу полезныхъ верстъ пробѣга: Смерть (53)	Раны, увѣчья и ушибы (54)	Вообще (55)
1	Финляндская	1870	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
		1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1872	1	3	2	1	—	5	1	5	6	1:1.049,818	1: 209,963	1: 174,969
2	Ливенская	1870												
		1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	Царскосельская	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	С.-Петербурго-Варшавск.	1870	5	3	2	1	—	9	4	6	10	1:1.216,726	1: 811,150	1: 486,690
		1871	5	4	8	6	—	11	1	16	17	1:4.952,164	1: 309,510	1: 291,303
		1872	3	7	9	10	1	8	5	14	19	1: 955,540	1: 341,264	1: 251,457
3	Московско-Нижегородская	1870	2	—	4	3	—	3	1	5	6	1:2.061,064	1: 412,212	1: 343,510
		1871	2	2	4	4	—	4	2	6	8	1:1.186,127	1: 395,375	1: 296,531
		1872	—	8	3	3	3	5	2	9	11	1:1.202,507	1: 267,223	1: 118,637
4	Николаевская	1870	9	5	31	4	3	38	13	32	45	1: 483,988	1: 196,620	1: 139,818
		1871	8	6	11	12	1	12	5	20	25	1:1 368,032	1: 342,008	1: 273,606
		1872	8	4	7	4	2	13	5	14	19	1:1.334,163	1: 476,201	1: 351,095
5	Варшаво-Вѣнская	1870	2	4	3	6	—	3	3	6	9	1: 630,468	1: 315,234	1: 210,156
		1871	3	2	1	1	—	5	1	5	6	1:1.682,289	1: 336,457	1: 280,381
		1872	5	7	3	9	—	6	2	13	15	1: 943,794	1: 145,214	1: 125,852
6	Варшаво-Бромбергская	1870	—	—	1	—	—	1	1	—	1	1: 442,413	—	1: 442,413
		1871	—	1	1	2	—	—	2	—	2	1: 255,226	—	1: 255,226
		1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	Риго-Динабургская	1870	2	1	—	—	—	3	—	3	3	—	1: 238,464	1: 238,464
		1871	3	3	—	4	—	2	4	2	6	1: 213,650	1: 427,301	1: 142,433
		1872	3	1	2	2	—	4	1	5	6	1: 655,040	1: 327,520	1: 109,173
8	Волго-Донская	1870	—	1	—	—	—	1	1	—	1	1: 191,329	—	1: 191,329
		1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1872	—	2	1	2	—	1	2	1	3	1: 85,126	1: 170 253	1: 56,751
9	Московско-Ярославская	1870	2	1	—	2	—	1	1	2	3	1: 665,422	1: 332,711	1: 221,807
		1871	1	—	—	1	—	—	1	—	1	1: 808,467	—	1: 808,467
		1872	2	1	1	4	—	—	1	3	4	1: 775,394	1: 258,464	1: 193,848

Постороннія лица.

№	Названія дорогъ	Обстоятельства несчастія: Случаи съ поѣздами на пути (56)	При составленіи поѣздовъ на станціи (57)	Случаи разнаго рода (58)	Причины: Собственная вина (59)	Вина желѣзнодорожной службы (60)	Случайность (61)	Исходъ: Смерть (62)	Раны, увѣчья и ушибы (63)	Вообще (64)	Отношеніе числа пострадавшихъ постороннихъ лицъ къ числу полезныхъ верстъ пробѣга: Смерть (65)	Раны, увѣчья и ушибы (66)	Вообще (67)	Годъ (3)	№ (1)
1	Финляндская	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1870	1
		1	—	—	1	—	—	1	—	1	1: 926,449	—	1: 926,449	1871	
		1	—	—	1	—	—	1	—	1	1:1.049,818	—	1:1.049,818	1872	
2	Ливенская													1870	2
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1871	
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1872	
1	Царскосельская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1870	1
		2	—	—	2	—	—	2	—	2	1: 62,875	—	1: 62,875	1871	
		1	—	—	1	—	—	—	1	1	—	1: 122,900	1: 122,900	1872	
2	С.-Петербурго-Варшавск.	10	1	1	—	—	12	6	6	12	1: 811,150	1: 811,150	1: 405,575	1870	2
		5	3	—	4	1	3	4	4	8	1:1.238,041	1:1.238,041	1: 619,020	1871	
		14	1	2	9	1	7	8	9	17	1: 597,212	1: 530,855	1: 281,041	1872	
3	Московско-Нижегородская	2	1	—	2	—	1	—	3	3	—	1: 687,021	1: 687,021	1870	3
		5	2	—	5	—	2	7	—	7	1: 338,893	—	1: 338,893	1871	
		4	—	—	1	1	2	3	1	4	1: 801,671	1:2.405,015	1: 601,253	1872	
4	Николаевская	6	—	—	2	—	4	2	4	6	1:3.145,926	1:1.572,963	1:1.048,642	1870	4
		5	1	1	4	—	3	3	4	7	1:2.280,053	1:1.710,040	1: 977,165	1871	
		8	1	—	5	—	4	4	5	9	1:1.717,704	1:1.374,163	1: 763,424	1872	
5	Варшаво-Вѣнская	5	3	—	7	1	—	7	1	8	1: 270,200	1:1.891,405	1: 236,425	1870	5
		2	—	—	2	—	—	2	—	2	1: 841,144	—	1: 841,144	1871	
		2	1	—	1	—	2	2	1	3	1: 903,894	1:1.887,788	1: 602,596	1872	
6	Варшаво-Бромбергская	—	2	—	1	—	1	—	2	2	—	1: 221,206	1: 221,206	1870	6
		—	1	1	2	—	—	1	1	2	1: 510,453	1: 510,453	1: 255,226	1871	
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1872	
7	Риго-Динабургская	2	1	—	—	—	3	2	1	3	1: 357,696	1: 715,392	1: 238,464	1870	7
		2	—	—	2	—	—	2	—	2	1: 427,301	—	1: 427,301	1871	
		1	2	—	2	—	1	2	1	3	1: 327,520	1: 655,040	1: 218,346	1872	
8	Волго-Донская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1870	8
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1871	
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1872	
9	Московско-Ярославская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1870	9
		2	3	2	5	1	1	3	4	7	1: 269,489	1: 202,116	1: 115,495	1871	
		3	—	—	2	—	1	3	—	3	1: 258,464	—	1: 258,464	1872	

ПРИМѢЧАНІЯ.

(а) Время открытія каждой новой дороги или продолженіе ея помѣщено въ таблицѣ № II.

(б) Число пассажировъ взято изъ отчетовъ Правленій дорогъ; въ это число включены и безплатные.

(в) Главными источниками для вывода числа несчастныхъ случаевъ и характера самыхъ происшествій служили преимущественно ежемѣсячныя вѣдомости, доставляемыя въ Статистическій Отдѣлъ Управленіями желѣзныхъ дорогъ. Кромѣ того, мы пользовались иногда и другими источниками, какъ-то: бумагами Технич.-Инспек. Комитета ж. д., отчетами Правленій, и вѣдомостями, напечатанными вышеупомянутымъ Комитетомъ; иногда дѣлали дополненія ежемѣсячныхъ вѣдомостей перечисленными здѣсь документами. Вслѣдствіе этого въ рубрикѣ „общее число пострадавшихъ лицъ" мы будемъ обозначать самый источникъ нижеслѣдующими цифрами (не обозначая ничѣмъ особо главнаго источника).

(†) Бумаги Технич. Инспек. Комитета ж. д.

(о) Отчеты Правленій ж. д.

(/) Годовая вѣдомость несчастныхъ случаевъ съ людьми, издаваемая Технич. Инсп. Комитетомъ ж. д.

(г) Въ этой рубрикѣ помѣщены всѣ остальные случаи, встрѣчающіеся въ эксплоатаціи ж. д. и имѣвшіе своимъ послѣдствіемъ смерть, раны, увѣчья и ушибы людей, какъ напр. взрывы паровозовъ, снѣжные заносы, провалы мостовъ, порча пути, обжоги, случаи при ремонтныхъ работахъ на самомъ пути, и на станціяхъ, при работахъ въ мастерскихъ, въ паровозахъ и т. п.

(д) Внесены всѣ случаи, имѣвшіе своимъ послѣдствіемъ смерть, даже если бы смерть послѣдовала и не тотчасъ послѣ происшествія.

(е) Когда случай произошелъ отъ неизвѣстныхъ причинъ, отъ неожиданности, отъ стихійныхъ явленій и т. п.

(1) Безъ числа пассажировъ въ экстренныхъ и арестантскихъ поѣздахъ.

(2) Изъ ежемѣсячныхъ вѣдомостей и бумагъ Тех. Инспект. Комитета ж. д.

(3) Изъ ежемѣсячныхъ вѣдомостей и бумагъ Тех. Инспект. Комитета ж. д.

(4) Включены и случаи съ рабочими при работахъ на Мотинскомъ мосту.

№ (1)	Названія дорогъ (2)	Годъ (3)	Длина дорогъ въ концѣ года (4)	Общее число пассажировъ (5)	Число пройденныхъ полезныхъ верстъ пробѣга (6)	Свойство и число несчастныхъ случаевъ, имѣвшихъ послѣдствіемъ несчастія съ людьми: Сходъ съ рельсовъ (7)	Столкновеніе поѣздовъ (8)	Разные случаи (9)	Вообще (10)	Общее число пострадавшихъ лицъ, по исходу несчастія: Смерть (11)	Раны, увѣчья и ушибы (12)	Вообще (13)	Отношеніе общаго числа пострадавшихъ лицъ къ числу полезныхъ верстъ пробѣга, по исходу несчастнаго случая: Смерть (14)	Раны, увѣчья и ушибы (15)	Вообще (16)
10	Московско-Рязанская	1870	243	702,673	1.281,334	—	—	7	7	4	3	7	1:320,333	1: 427,111	1:183,047
		1871	Idem.	879,466	1.528,531	—	—	6	6	5	1	6	1:305,706	1:1.528,531	1:254.755
		1872	Idem.	978,746	1.579,871	—	—	24	24 (†)	14	15	29	1:112,847	1: 105,324	1: 54,478
11	Воронежско-Ростовская	1870	165	369,055	159,160	—	1	10	11	10	2	12	1: 15,916	1: 79,580	1: 13,263
		1871	605	509,429	254,369	—	—	14	14 (†)	7	11	18	1: 36,338	1: 23,124	1: 14,131
		1872	Idem.	629,067	1.393,371	—	1	22	23	6	20	26	1:232,228	1: 69,668	1: 53,591
12	Одесская	1870	970	726,102	1.993,364	1	2	23	26	11	17	28	1:181,214	1: 117,256	1: 71,191
		1871	1036	1.009,159	2.824,901	3	1	35	39 (†)	24	54	78	1:117,704	1: 52,312	1: 36,216
		1872	Idem.	1.209,715	3.394,423	—	—	—	51 (o)	19	33	52	1:178,653	1: 102,861	1: 65,277
13	Динабурго-Витебская	1870	243	242,742	940,183	—	1	11	12	8	11	19	1:117,522	1: 85,471	1: 49,483
		1871	Idem.	264,285	1.260,457	2	—	19	21	9	16	25	1:140,050	1: 78,778	1: 50,418
		1872	Idem.	301,589	997,483	—	—	6	6	2	4	6	1:498,741	1: 249,370	1:166,247
14	Московско-Курская	1870	502	1.037,869	2.534,705	4	—	47	51	30	36	66	1: 84,490	1: 70,408	1: 38,404
		1871	Idem.	1.164,000	2.868,180	—	4	9	13 (†)	12	12	24	1:239,015	1: 239,015	1:119,507
		1872	Idem.	1.372,223	3.348,195	1	—	48	49 (o)	25	17	52	1:133,927	1: 129,007	1: 64,388
15	Варшаво-Тереспольская	1870	198	259,168	332,294	—	—	2	2	—	2	2	—	1: 166,147	1:166,147
		1871	Idem.	286,265	414,584	—	—	3	3	1	2	3	1:414,584	1: 207,292	1:138,194
		1872	Idem.	340,793	366,724	—	—	4	4	1	3	4	1:366,724	1: 122,241	1: 91,681
16	Рязанско-Козловская	1870	198	308,992	974,024	—	—	16	16	4	13	17	1:243,506	1: 74,924	1: 57,295
		1871	Idem.	341,121	1.177,304	1	—	15	16	3	16	19	1:392,434	1: 73,581	1: 61,963
		1872	Idem.	366,455	1.333,808	—	—	15	15	4	12	16	1:333,452	1: 121,255	1: 88,920
17	Лодзинская	1870	26	103,607	40,915	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1871	Idem.	113,255	41,106	1	—	—	1 (5)	1	—	1	1: 41,106	—	1: 41,106
		1872	Idem.	126,871	43,956	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18	Ряжско-Моршанская	1870	121	82,494	261,859	—	—	6	6	2	4	6	1:130,929	1: 65,464	1: 43,643
		1871	Idem.	89,904	265,954	—	—	2	2	1	1	2	1:265,954	1: 265,954	1:132,977
		1872	Idem.	99,592	256,608	—	—	1	1	1	—	1	1:256,608	—	1:256,608
19	Кіево-Брестская	1870	278	105,829	231,992	—	2	13	15	12	17	29	1: 19,332	1: 13,646	1: 7,999
		1871	Idem.	317,711	824,576	—	—	18	18	9	14	23	1: 91,619	1: 58,898	1: 35,851
		1872	Idem.	434,822 (6)	952,640	1	1	21	23 (†)	6	17	23	1:158,773	1: 56,037	1: 41,419
20	Козлово-Воронежская	1870	168	224,251	377,349	—	—	2	2	2	—	2	1:188,674	—	1:188,674
		1871	Idem.	269,551	481,036	—	—	5	5	3	2	5	1:160,345	1: 240,518	1: 96,207
		1872	Idem.	304,715	543,250	—	—	4	4 (7)	1	3	4	1:543,250	1: 181,023	1:135,812
21	Курско-Кіевская	1870	439	313,578	1.239,749	—	—	10	10	6	5	11	1:206,624	1: 247,949	1:112,704
		1871	Idem.	356,424	1.376,512	—	—	24	24	11	17	28	1:125,137	1: 80,971	1: 49,161
		1872	Idem.	390,177	1.475,541	—	—	14	14	6	8	14	1:245,923	1: 184,442	1:105,395
22	Орловско-Грязская	1870	283	174,085	983,402	1	2	10	13	3	14	17	1:327,800	1: 70,243	1: 57,847
		1871	Idem.	235,173	977,693	—	—	11	11	17	8	25	1: 57,511	1: 122,211	1: 39,107
		1872	Idem.	250,485	961,873	1	—	8	9	4	6	10	1:240,468	1: 160,312	1: 96,187

Р а с п р е д ѣ л е н і е — П а с с а ж и р ы.

№	Годъ	Обстоятельства несчастія: Случаи съ поѣздами на пути (17)	При составленіи поѣздовъ на станціи (18)	Случаи разнаго рода (19)	Причины содѣйствовавшія несчастію: Собственная вина (20)	Вина желѣзнодорожной службы (21)	Случайность (22)	Исходъ несчастія: Смерть (23)	Раны, увѣчья и ушибы (24)	Вообще (25)	Отношеніе числа пострадавшихъ лицъ къ общему числу пассажировъ, по исходу несчастнаго случая: Смерть (26)	Раны, увѣчья и ушибы (27)	Вообще (28)	Отношеніе числа пострадавшихъ пассажировъ къ числу полезныхъ верстъ пробѣга, по исходу несчастнаго случая: Смерть (29)	Раны, увѣчья и ушибы (30)	Вообще (31)	Служащіе: Обстоятельства несчастія: Случаи съ поѣздами на пути (32)	При составленіи поѣздовъ на станціи (33)
10	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1
	1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
	1872	2	—	—	2	—	—	1	1	2	1: 978,746	1: 978,746	1: 489,373	1:1.579,871	1:1.579,871	1: 789, 35	9	4
11	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2
	1871	1	—	—	1	—	—	—	1	1	—	1: 509,429	1: 509,429	—	1: 254,369	1: 254,369	2	2
	1872	1	—	—	—	—	1	—	1	1	—	1: 629,067	1: 629,067	—	1:1.393,371	1:1.393,371	9	5
12	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	6
	1871	41	—	—	2	39	—	3	38	41	1: 336,386	1: 26,556	1: 24,613	1: 941,633	1: 74,339	1: 68,900	7	5
	1872	1	—	—	1	—	—	—	1	1	—	1:1.209,715	1:1.209,715	—	1:3.394,423	1:3.394,423	20	14
13	1870	—	—	1	—	—	1	—	1	1	—	1: 242,742	1: 242,742	—	1: 940,183	1: 940,183	13	1
	1871	1	—	—	1	—	-	—	1	1	—	1: 264,285	1: 264,285	—	1:1.260,457	1:1.260,457	9	2
	1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
14	1870	6	—	—	2	2	2	—	6	6	—	1: 172,978	1: 172,978	—	1: 422,450	1: 422,450	1	7
	1871	—	—	2	2	—	—	—	2	2	—	1: 582,000	1: 582,000	—	1:1.434,090	1:1.434,090	16	—
	1872	4	—	—	3	—	1	—	4	4	—	1: 343,055	1: 343,055	—	1: 837,048	1: 837,048	14	12
15	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
16	1870	1	—	—	—	1	—	—	1	1	—	1: 308,922	1: 308,922	—	1: 974,024	1: 974,024	2	2
	1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	2
	1872	3	—	—	2	—	1	1	2	3	1: 366,455	1: 183,227	1: 122,154	1:1.333,808	1: 666,904	1: 444,602	3	6
17	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
	1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1
	1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
	1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
19	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	1
	1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	8
	1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	1
20	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
	1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
	1872	1	—	—	—	—	1	—	1	1	—	1: 304,715	1: 304,715	—	1: 543,250	1: 543,250	1	—
21	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1
	1871	1	—	—	1	—	—	—	1	1	—	1: 356,424	1: 356,424	—	1:1.376,512	1:1.376,512	5	3
	1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—
22	1870	2	—	—	—	2	—	—	2	2	—	1: 87,042	1: 87,042	—	1: 491,701	1: 491,701	11	—
	1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	1
	1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—

П о с т р а д а в ш и х ъ   л и ц ъ.

Служащіе на дорогахъ — Причины содѣйствовавшія несчастію: Вина желѣзнодорожной службы (36)	Случайность (37)	Исходъ несчастія: Смерть (38)	Раны, увѣчья и ушибы (39)	Вообще (40)	Отношеніе числа пострадавшихъ служащихъ къ числу полезныхъ верстъ пробѣга, по исходу несчастнаго случая: Смерть (41)	Раны, увѣчья и ушибы (42)	Вообще (43)	Рабочіе на дорогахъ — Обстоятельства несчастія: Случаи съ поѣздами на пути (44)	При составленіи поѣздовъ на станціи (45)	Случаи разнаго рода (46)	Причины содѣйствовавшія несчастію: Собственная вина (47)	Вина желѣзнодорожной службы (48)	Случайность (49)	Исходъ несчастія: Смерть (50)	Раны, увѣчья и ушибы (51)	Вообще (52)	Отношеніе числа пострадавшихъ рабочихъ къ числу полезныхъ верстъ пробѣга, по исходу несчастнаго случая: Смерть (53)	Раны, увѣчья и ушибы (54)	Вообще (55)	Постороннія лица — Обстоятельства несчастія: Случаи съ поѣздами на пути (56)	При составленіи поѣздовъ на станціи (57)	Случаи разнаго рода (58)	Причины содѣйствовавшія несчастію: Собственная вина (59)	Вина желѣзнодорожной службы (60)	Случайность (61)	Исходъ несчастія: Смерть (62)	Раны, увѣчья и ушибы (63)	Вообще (64)	Отношеніе числа пострадавшихъ постороннихъ лицъ къ числу полезныхъ верстъ пробѣга, по исходу несчастнаго случая: Смерть (65)	Раны, увѣчья и ушибы (66)	Вообще (67)	Годъ (3)	№ (1)
—	3	1	3	4	1:1.281,334	1: 427,111	1: 320,333	1	—	—	—	—	1	1	—	1	1:1.281,334	—	1:1.281,334	2	—	—	2	—	—	2	—	2	1: 640.667	—	1: 640,667	1870	
—	1	1	1	2	1:1.528,531	1:1.528,531	1: 764,265	—	—	1	1	—	—	1	—	1	1:1.528,531	—	1:1.528,531	3	—	—	2	—	1	3	—	3	1: 509,510	—	1: 509,510	1871	10
—	4	4	10	14	1: 394,967	1: 157,987	1: 112,847	1	2	—	3	—	—	—	3	3	—	1; 526,623	1: 526,623	10	—	—	4	—	6	9	1	10	1: 175,541	1:1.579,871	1: 157,987	1872	
—	3	3	1	4	1: 53,053	1: 159,160	1: 39,790	3	1	—	2	2	—	3	1	4	1: 53,053	1: 159,160	1: 39,790	3	1	—	4	—	—	4	—	4	1: 39,790	—	1: 39,790	1870	
2	3	2	4	6	1: 127,184	1: 63,592	1: 42,394	1	1	5	—	—	7	1	6	7	1: 254,369	1: 42,394	1: 36,338	1	3	—	—	—	4	4	—	4	1: 63,592	—	1: 63,592	1871	11
2	10	5	11	16	1: 278,674	1: 126,670	1: 87,085	—	—	6	—	—	6	—	6	6	—	1: 232,228	1: 232,228	2	1	—	1	—	2	1	2	3	1:1.393,371	1: 696,685	1: 464,457	1872	
6	13	8	13	21	1: 249,170	1: 153,335	1: 94,922	1	2	1	—	—	4	1	3	4	1:1.993,364	1: 664,454	1: 498,341	3	—	—	—	1	2	2	1	3	1: 996,682	1:1.993,364	1: 664,454	1870	
1	8	6	6	12	1: 470,816	1: 470,816	1: 235,408	6	7	2	1	3	11	7	8	15	1: 403,557	1: 353,112	1: 188,326	9	1	—	1	—	9	8	2	10	1: 353,112	1:1.412,450	1: 282,290	1871	12
—	7	10	24	34	1: 339,442	1: 141,434	1: 99,835	4	2	—	6	—	—	4	2	6	1: 848,605	1:1.697,211	1: 565,737	8	3	—	11	—	—	5	6	11	1: 678,884	1: 565,737	1: 308,583	1872	
7	1	6	8	14	1: 156,697	1: 117,522	1: 67,155	—	2	—	1	—	1	1	1	2	1: 940,183	1: 940,183	1: 470,091	2	—	—	1	—	1	1	1	2	1: 940,183	1: 940,183	1: 470,090	1870	
6	5	5	7	12	1: 252,091	1: 180,065	1: 105,038	2	3	3	4	—	4	1	7	8	1:1.260,457	1: 180,065	1: 157,557	4	—	—	3	—	1	3	1	4	1: 420,152	1:1.260,457	1: 315,114	1871	13
—	1	2	—	2	1: 498,741	—	1: 498,741	1	—	2	—	1	2	—	3	3	—	1: 332,494	1: 332,494	—	1	—	1	—	—	—	1	1	—	1: 997,483	1: 997,483	1872	
17	8	19	24	43	1: 133,405	1: 105,612	1: 58,946	5	2	1	6	1	1	4	4	8	1: 633,676	1: 633,676	1: 316,838	9	—	—	5	1	3	7	2	9	1: 362,100	1:1.267,352	1: 281,633	1870	
14	2	7	9	16	1: 409,740	1: 318,686	1: 179,261	2	2	1	2	—	3	4	1	5	1: 717,045	1:2.868,180	1: 573,636	1	—	—	—	1	—	1	—	1	1:2.868,180	—	1:2.868,180	1871	14
5	7	12	18	30	1: 279,016	1: 186,010	1: 111,606	2	1	1	4	—	—	1	3	4	1:3.348,195	1:1.116,065	1: 837,048	14	—	—	7	—	7	12	2	14	1: 279,016	1:1.674,097	1: 239,156	1872	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	1	1	—	1: 332,294	1: 332,294	—	1	—	—	—	1	—	1	1	—	1: 332,294	1: 332,294	1870	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	3	—	—	1	2	3	1: 414,584	1: 207,292	1: 138,194	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1871	15
—	—	—	1	1	—	1: 366,724	1: 366,724	—	1	—	1	—	—	—	1	1	—	1: 366,724	1: 366,724	—	—	2	2	—	—	1	1	2	1: 366,724	1: 366,724	1: 183,362	1872	
—	5	2	5	7	1: 487,012	1: 194,804	1: 139,146	5	1	2	4	1	3	1	7	8	1: 974,024	1: 139,146	1: 121,753	1	—	—	1	—	—	1	—	1	1: 974,024	—	1: 974,024	1870	
4	7	2	10	12	1: 588,652	1: 117,730	1: 98,108	3	1	1	1	2	2	1	4	5	1:1.177,304	1: 294,326	1: 235,460	2	—	—	—	—	2	—	2	2	—	1: 588,652	1: 588,662	1871	16
—	2	2	8	10	1: 666,904	1: 166,726	1: 133,380	1	—	—	1	—	—	1	—	1	1:1.333,808	—	1:1.333,808	1	1	—	2	—	—	—	2	2	—	1: 666,904	1: 666,904	1872	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1870	
—	1	1	—	1	1: 41,106	—	1: 41,106	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1871	17
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1872	
1	3	2	2	4	1: 130,929	1: 130,929	1: 65,465	—	—	1	—	—	1	—	1	1	—	1: 261,859	1: 261,859	1	—	—	1	—	—	—	1	1	—	1: 261,859	1: 261,859	1870	
—	2	1	1	2	1: 265,954	1: 265,954	1: 132,977	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1871	18
—	1	1	—	1	1: 256,608	—	1: 256,608	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1872	
11	6	7	12	19	1: 33,141	1: 19,332	1: 12,210	9	1	—	—	4	6	5	5	10	1: 46,398	1: 46,398	1: 23,199	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1870	
—	7	2	9	11	1: 412,288	1: 91,619	1: 74,961	10	—	1	2	6	3	6	5	11	1: 137,429	1: 164,915	1: 29,506	1	—	—	—	—	1	1	—	1	1: 824,576	—	1: 824,576	1871	19
1	6	—	7	7	—	1: 136,091	1: 136,091	5	1	7	4	—	9	4	9	13	1: 238,160	1: 105,848	1: 73,280	3	—	—	1	—	2	2	1	3	1: 476,320	1: 952,640	1: 317,546	1872	
—	1	2	—	2	1: 188,674	—	1: 188,674	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1870	
1	2	3	2	5	1: 160,345	1: 240,518	1: 96,207	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1871	20
—	1	1	1	2	1: 543,250	1: 543,250	1: 271,625	—	1	—	1	—	—	—	1	1	—	1: 543,250	1: 543,250	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1872	
—	1	2	1	3	1: 619,824	1:1.239,749	1: 413,249	4	1	1	3	—	3	2	4	6	1: 619,874	1: 309,937	1: 206,624	2	—	—	2	—	—	2	—	2	1: 619,874	—	1: 619,874	1870	
—	4	3	7	10	1: 458,834	1: 196,644	1: 137,651	6	2	3	1	4	6	5	6	11	1: 275,302	1: 229,752	1: 125,137	6	—	—	5	—	1	3	3	6	1: 458,837	1: 458,837	1: 229,418	1871	21
—	1	2	1	3	1: 737,770	1:1.475,541	1: 491,847	2	4	3	4	1	4	3	6	9	1: 491,847	1: 245,923	1: 163,949	2	—	—	—	—	2	1	1	2	1:1.475,541	1:1.475,541	1: 737,770	1872	
4	7	2	10	12	1: 491,701	1: 98,340	1: 81,950	3	—	—	1	2	—	1	2	3	1: 983,402	1: 491,701	1: 327,800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1870	
—	4	5	2	7	1: 195,538	1: 488,846	1: 139,670	15	—	1	—	15	1	11	5	16	1: 88,880	1: 195,538	1: 61,105	2	—	—	—	2	—	1	1	2	1: 977,693	1: 977,693	1: 488,846	1871	22
2	3	3	4	7	1: 320,624	1: 240,468	1: 137,410	—	2	—	1	1	1	—	2	2	—	1: 480,936	1: 480,936	1	—	—	1	—	—	1	—	1	1: 961,873	—	1: 961,873	1872	

ПРИМѢЧАНІЯ.

(5) Изъ ежемѣсячныхъ вѣдомостей и бумагъ Тех. Инспект. Комитета ж. д. (№ 17)

(6) Не внесено 725 нижнихъ чиновъ и провожатыхъ скота проѣхавшихъ въ товарныхъ поѣздахъ. (№ 19)

(7) Изъ ежемѣсячныхъ вѣдомостей бумагъ Тех. Инспекторскаго Коммитета ж. д. (№ 20)

№	НАЗВАНІЯ ДОРОГЪ.	ГОДЪ.	Длина дорогъ къ концу года (а).	Общее число пассажировъ (б).	Число пройденныхъ полезныхъ верстъ пробѣга.	Свойство и число несчастныхъ случаевъ, вызвавшихъ послѣдствіемъ несчастія съ людьми (в): Сходъ съ рельсовъ.	Столкновеніе поѣздовъ.	Разные случаи (г).	ВООБЩЕ.	Общее число пострадавшихъ лицъ: По исходу несчастія: Смерть (д).	Раны, увѣчья и ушибы.	ВООБЩЕ.	Отношеніе общаго числа пострадавшихъ лицъ къ числу полезныхъ верстъ пробѣга. По исходу несчастнаго случая: Смерть.	Раны, увѣчья и ушибы.	ВООБЩЕ.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
23	Орловско-Витебская	1870	488	296,309	2.148,863	5	—	21	26	16	15	31	1: 134,303	1: 143,257	1: 69,318
		1871	Idem.	321,070	2.673,254	2	—	27	29	8	25	33	1: 334,156	1: 106,930	1: 81,007
		1872	Idem.	358,091	2.019,094	1	1	18	20	11	10	21	1: 183,554	1: 201,909	1: 96,147
24	Шуйско-Ивановская	1870	84	132,841	148,076	1	—	2	3	—	4	4	—	1: 37,019	1: 37,019
		1871	171	198,706	301,267	—	—	7	7	4	3	7	1: 75,316	1: 100,422	1: 43,038
		1872	Idem.	219,513	277,249	—	—	5	5	2	3	5	1: 138,624	1: 92,416	1: 55,449
25	Риго-Митавская	1870	39	220,758	107,751	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1871	Idem.	251,504	117,106	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1872	Idem.	262,876	117,052	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
26	Поти-Тифлисская	1870													
		1871	118	52,240	58,350	—	1	11	12 (†)	10	7	17	1: 5,835	1: 8,335	1: 3,432
		1872	289	174,449	236,294	2	—	11	13 (†)	8	24	32	1: 29,536	1: 9,845	1: 7,384
27	Курско-Харьково-Азовск.	1870	763	736,268	2.222,150	—	2	27	29	9	32	41	1: 246,905	1: 69,442	1: 54,198
		1871	Idem.	864,930	2.774,788	1	1	15	17	7	13	20	1: 396,396	1: 213,445	1: 138,739
		1872	Idem.	873,448	2.723,788	—	—	35	35	18	17	35	1: 151,321	1: 160,222	1: 77,822
28	Грязе-Царицынская	1870	303	102,518	359,064	2	—	4	6	6	6	12	1: 59,844	1: 59,844	1: 29,922
		1871	625	158,491	875,327	—	—	1	1	—	1	1	—	1: 875,327	1: 875,327
		1872	Idem.	192,714	1.283,370	—	2	9	11 (†)	5	9	14	1: 256,674	1: 142,596	1: 91,669
29	Тамбово-Козловская	1870	68	108,443 (8)	150,348	—	—	6	6	—	6	6	—	1: 25,058	1: 25,058
		1871	Idem.	156,603	172,513	—	—	1	1	2	3	5	1: 86,256	1: 57,504	1: 34,502
		1872	Idem.	167,137	218,020	—	1	2	3	3	2	5	1: 72,673	1: 109,010	1: 43,604
30	Рыбинско-Бологовская	1870	280	117,596	360,909	—	2	8	10	4	10	14	1: 90.227	1: 36,090	1: 25,779
		1871	Idem.	238,047	1.014,520	—	2	10	12 (†)	5	9	14	1: 202,904	1: 112,724	1: 72,465
		1872	Idem.	227,647	1.063,208	1	—	8	9 (9)	5	6	11	1: 212,641	1: 177,201	1: 96,655
31	Балтійская	1870	388	42,418	110,522	—	—	8	8	5	3	8	1: 22,104	1: 36,840	1: 13,815
		1871	Idem.	278,614	1.019,948	—	—	15	15	6	9	15	1: 169,991	1: 113,327	1: 67,996
		1872	461	1.331,765	1.159,065	—	—	15	15	7	8	15	1: 165,580	1: 144,883	1: 77,271
32	Харьково-Николаевская	1870	247	44,946	96,306	—	—	2	2	1	1	2	1: 96,306	1: 96,306	1: 48,153
		1871	378	235,198	329,858	—	—	2	2 (†)	1	1	2	1: 329,858	1: 329,858	1: 164,929
		1872	381	438,482	805,818	—	—	3	3 (†)	2	1	3	1: 402,909	1: 805,818	1: 268,606
33	Тамбово-Саратовская	1870	110	41,083	73,405	1	—	7	8	2	6	8	1: 36,702	1: 12,234	1: 9,175
		1871	357	156,275	698,444	2	1	13	16	5	13	18	1: 139,688	1: 53,726	1: 38,802
		1872	Idem.	233,789	891,037	—	1	18	19	7	18	25	1: 127,291	1: 49,502	1: 35,641
34	Московско-Брестская	1870	396	109,856	246,598	1	—	1	2	1	2	3	1: 256,598	1: 128,299	1: 85,532
		1871	478	598,599	1.390,025	3	1	35	39 (10)	13	28	41	1: 106,925	1: 49,643	1: 33,903
		1872	1028	882,779 (11)	2.943,172	2	5	53	60 (12)	17	53	70	1: 173,127	1: 55,531	1: 42,045
35	Новоторжская	1870	33	35,426	34,223	—	—	1	1	1	—	1	1: 34,223	—	1: 34,223
		1871	Idem.	61,839	50,174	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1872	Idem.	64,595	60,394	—	—	—	—	—	—	— (†)	—	—	—

РАСПРЕДѢЛЕНІЕ ПОСТРАДАВШИХЪ ЛИЦЪ.

ПАССАЖИРЫ.

№	Дорога	ГОДЪ.	Обстоятельства несчастія: Случаи съ поѣздами на пути.	При составленіи поѣздовъ на станціи.	Случаи разнаго рода.	Причины содѣйствовавшія несчастію: Собственная вина.	Вина желѣзнодорожной службы.	Случайность.	Исходъ несчастія: Смерть.	Раны, увѣчья и ушибы.	ВООБЩЕ.	Отношеніе числа пострадавшихъ лицъ къ общему числу пассажировъ. По исходу несчастнаго случая: Смерть.	Раны, увѣчья и ушибы.	ВООБЩЕ.	Отношеніе числа пострадавшихъ пассажировъ къ числу полезныхъ верстъ пробѣга. По исходу несчастнаго случая: Смерть.	Раны, увѣчья и ушибы.	ВООБЩЕ.
			17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
23	Орловско-Витебская	1870	1	—	—	1	—	—	1	—	1	1: 296,309	—	1: 296,309	1:2.148,863	—	1:2.148,863
		1871	1	—	—	—	1	—	—	1	1	—	1: 321,070	1: 321,070	—	1:2.673,254	1:2.673,254
		1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
24	Шуйско-Ивановская	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25	Риго-Митавская	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
26	Поти-Тифлисская	1870															
		1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
27	Курско-Харьково-Азовск.	1870	10	—	—	—	9	1	—	10	10	—	1: 73,626	1: 73,626	—	1: 222,215	1: 222,215
		1871	3	—	—	—	3	—	—	3	3	—	1: 288,310	1: 288,310	—	1: 924,926	1: 924,926
		1872	1	—	—	1	—	—	—	1	1	—	1: 873,448	1: 873,448	—	1:2.723,788	1:2.723,788
28	Грязе-Царицынская	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29	Тамбово-Козловская	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
30	Рыбинско-Бологовская	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31	Балтійская	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1871	2	—	—	1	1	—	—	2	2	—	1: 278,614	1: 278,614	—	1: 509,974	1: 509,974
		1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32	Харьково-Николаевская	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33	Тамбово-Саратовская	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1872	2	—	1	3	—	—	1	2	3	1: 233,789	1: 116,894	1: 77,929	1: 891,037	1: 445,518	1: 297,012
34	Московско-Брестская	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1871	4	—	—	1	3	—	—	4	4	—	1: 149,649	1: 149,649	—	1: 347,506	1: 347,506
		1872	4	—	—	3	—	1	—	4	4	—	1: 220,624	1: 220,624	—	1: 735,793	1: 735,793
35	Новоторжская	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

СЛУЖАЩІЕ НА ДОРОГАХЪ. — РАБОЧІЕ НА ДОРОГАХЪ.

№	Дорога	ГОДЪ.	Служащіе: Обстоятельства несчастія: Случаи съ поѣздами на пути.	При составленіи поѣздовъ на станціи.	Случаи разнаго рода.	Причины содѣйствовавшія несчастію: Собственная вина.	Вина желѣзнодорожной службы.	Случайность.	Исходъ несчастія: Смерть.	Раны, увѣчья и ушибы.	ВООБЩЕ.	Отношеніе числа пострадавшихъ служащихъ къ числу полезныхъ верстъ пробѣга. По исходу несчастнаго случая: Смерть.	Раны, увѣчья и ушибы.	ВООБЩЕ.	Рабочіе: Обстоятельства несчастія: Случаи съ поѣздами на пути.	При составленіи поѣздовъ на станціи.	Случаи разнаго рода.	Причины содѣйствовавшія несчастію: Собственная вина.	Вина желѣзнодорожной службы.	Случайность.	Исходъ несчастія: Смерть.	Раны, увѣчья и ушибы.	ВООБЩЕ.	Отношеніе числа пострадавшихъ рабочихъ къ числу полезныхъ верстъ пробѣга. По исходу несчастнаго случая: Смерть.	Раны, увѣчья и ушибы.	ВООБЩЕ.
			32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55
23	Орловско-Витебская	1870	9	6	2	4	6	7	8	9	17	1: 268,607	1: 238,762	1: 126,403	7	2	3	5	4	3	6	6	12	1: 358,143	1: 358,143	1: 179,071
		1871	8	8	4	10	5	5	5	15	20	1: 534,650	1: 178,216	1: 133,662	3	1	5	4	—	5	2	7	9	1:1.336,627	1: 381,893	1: 297,028
		1872	9	4	2	8	4	3	6	9	15	1: 336,515	1: 224,343	1: 134,606	2	1	—	3	—	—	2	1	3	1:1.009,547	1:2.019,094	1: 673,031
24	Шуйско-Ивановская	1870	3	—	—	—	—	3	—	3	3	—	1: 49,358	1: 49,358	—	—	1	—	—	1	—	1	1	—	1: 148,076	1: 148,076
		1871	1	1	2	2	—	2	2	2	4	1: 150,633	1: 150,633	1: 75,316	1	—	1	1	—	1	1	1	2	1: 301,267	1: 301,267	1: 150,633
		1872	1	1	1	—	—	3	1	2	3	1: 277,249	1: 138,624	1: 92,416	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25	Риго-Митавская	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
26	Поти-Тифлисская	1870																								
		1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	9	—	3	9	7	5	12	1: 8,335	1: 11,670	1: 4,862
		1872	9	3	2	4	3	7	2	12	14	1: 118,147	1: 19,691	1: 16,878	13	1	4	1	3	14	6	12	18	1: 39,382	1: 19,691	1: 13,127
27	Курско-Харьково-Азовск.	1870	12	3	3	1	8	9	4	14	18	1: 555,537	1: 158,725	1: 123,452	4	2	4	2	2	6	4	6	10	1: 555,537	1: 370,358	1: 222,215
		1871	5	1	3	1	3	5	2	7	9	1:1.387,394	1: 396,395	1: 308,309	6	1	1	3	3	2	5	3	8	1: 554,957	1: 924,929	1: 346,848
		1872	6	8	3	13	1	3	7	10	17	1: 389,112	1: 272,378	1: 160,222	3	1	1	3	—	2	3	2	5	1: 907,929	1:1.361,894	1: 544,957
28	Грязе-Царицынская	1870	10	1	—	2	7	2	5	6	11	1: 71,812	1: 59,844	1: 32,642	—	1	—	—	—	—	1	—	1	1: 359,064	—	1: 359,064
		1871	—	1	—	1	—	—	—	1	1	—	1: 875,327	1: 875,327	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1872	5	2	2	2	3	4	3	6	9	1: 427,790	1: 213,894	1: 142,596	—	1	3	1	—	3	1	3	4	1:1.283,370	1: 427,790	1: 320,842
29	Тамбово-Козловская	1870	1	2	2	2	—	3	—	5	5	—	1: 30,069	1: 30,069	—	—	1	—	—	1	—	1	1	—	1: 150,348	1: 150,348
		1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	—	5	—	2	3	5	1: 86,256	1: 57,504	1: 34,502
		1872	4	1	—	—	4	1	3	2	5	1: 72,673	1: 109,110	1: 43,604	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
30	Рыбинско-Бологовская	1870	4	—	—	—	1	3	—	4	4	—	1: 90,227	1: 90,227	1	6	3	—	5	5	4	6	10	1: 90,227	1: 60,151	1: 36,090
		1871	5	5	—	2	3	5	1	9	10	1:1.014,520	1: 112,724	1: 101,452	1	1	1	—	—	3	3	—	3	1: 338,173	—	1: 338,173
		1872	4	1	2	1	2	4	2	5	7	1: 531,604	1: 212,641	1: 151,886	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31	Балтійская	1870	1	—	—	—	—	1	1	—	1	1: 110,522	—	1: 110,522	3	2	1	2	1	3	3	3	6	1: 36,840	1: 36,840	1: 18,420
		1871	5	1	—	5	—	1	4	2	6	1: 254,987	1: 509,974	1: 169,991	2	1	1	1	1	2	2	2	4	1: 509,974	1: 509,974	1: 254,987
		1872	3	1	3	3	—	4	2	5	7	1: 579,532	1: 231,813	1: 165,580	1	—	—	1	—	—	1	—	1	1:1.159,065	—	1:1.159,065
32	Харьково-Николаевская	1870	—	1	—	—	—	1	—	1	1	—	1: 96,306	1: 96,306	1	—	—	—	—	1	1	—	1	1: 96,306	—	1: 96,306
		1871	—	—	1	1	—	—	—	1	1	—	1: 329,858	1: 329,858	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1872	2	—	—	—	2	—	1	1	2	1: 805,818	1: 805,818	1: 402,909	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33	Тамбово-Саратовская	1870	3	—	1	1	—	3	—	4	4	—	1: 18,351	1: 18,351	1	—	—	1	—	—	—	1	1	—	1: 73,405	1: 73,405
		1871	6	1	—	1	4	2	1	6	7	1: 698,444	1: 116,407	1: 99,777	5	1	4	2	2	6	4	6	10	1: 174,611	1: 116,407	1: 69,844
		1872	7	—	—	4	1	2	3	4	7	1: 297,012	1: 222,759	1: 127,291	7	—	6	2	7	4	2	11	13	1: 445,518	1: 81,003	1: 68,541
34	Московско-Брестская	1870	3	—	—	1	2	—	1	2	3	1: 256,598	1: 128,299	1: 85,532	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1871	9	11	1	7	2	12	5	16	21	1: 278,005	1: 86,876	1: 66,191	7	—	1	1	3	4	4	4	8	1: 347,506	1: 347,506	1: 173,753
		1872	30	10	4	13	6	25	9	35	44	1: 327,819	1: 84,090	1: 66,890	7	1	5	2	3	8	5	8	13	1: 588,634	1: 367,896	1: 226,397
35	Новоторжская	1870	—	1	—	1	—	—	1	—	1	1: 324,223	—	1: 324,223	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

ПОСТОРОННІЯ ЛИЦА.

№	Дорога	ГОДЪ.	Обстоятельства несчастія: Случаи съ поѣздами на пути.	При составленіи поѣздовъ на станціи.	Случаи разнаго рода.	Причины содѣйствовавшія несчастію: Собственная вина.	Вина желѣзнодорожной службы.	Случайность.	Исходъ несчастія: Смерть.	Раны, увѣчья и ушибы.	ВООБЩЕ.	Отношеніе числа пострадавшихъ постороннихъ лицъ къ числу полезныхъ верстъ пробѣга. По исходу несчастнаго случая: Смерть.	Раны, увѣчья и ушибы.	ВООБЩЕ.	ГОДЪ.	№	ПРИМѢЧАНІЯ.
			56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	3	1	
23	Орловско-Витебская	1870	1	—	—	1	—	—	1	—	1	1:2.148,863	—	1:2.148,863	1870	23	
		1871	3	—	—	2	—	1	1	2	3	1:2,678,254	1:1.336,627	1: 891,084	1871		
		1872	2	1	—	2	—	1	3	—	3	1: 673,031	—	1: 673,031	1872		
24	Шуйско-Ивановская	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1870	24	
		1871	1	—	—	1	—	—	1	—	1	1: 301,267	—	1: 301,267	1871		
		1872	2	—	—	2	—	—	1	1	2	1: 277,249	1: 277,249	1: 138,624	1872		
25	Риго-Митавская	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1870	25	
		1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1871		
		1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1872		
26	Поти-Тифлисская	1870													1870	26	
		1871	2	3	—	5	—	—	3	2	5	1: 19,450	1: 29,175	1: 11,670	1871		
		1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1872		
27	Курско-Харьково-Азовск.	1870	3	—	—	—	—	3	1	2	3	1:2.222,150	1:1.111,075	1: 740,716	1870	27	
		1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1871		
		1872	9	2	1	10	—	2	8	4	12	1: 340,473	1: 680,947	1: 226,982	1872		
28	Грязе-Царицынская	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1870	28	
		1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1871		
		1872	1	—	—	—	—	1	1	—	1	1:1.283,370	—	1:1.283,370	1872		(8) Съ 22 Декабря 1869 г.
29	Тамбово-Козловская	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1870	29	
		1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1871		
		1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1872		
30	Рыбинско-Бологовская	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1870	30	
		1871	1	—	—	—	—	1	1	—	1	1:1.014,520	—	1:1.014,520	1871		
		1872	4	—	—	2	—	2	3	1	4	1: 354,402	1:1.063,208	1: 265,802	1872		(9) Изъ ежемѣсячныхъ вѣдомостей и бумагъ Тех. Ин. Ком. ж. д.
31	Балтійская	1870	1	—	—	1	—	—	1	—	1	1: 110,522	—	1: 110,522	1870	31	
		1871	2	—	1	2	—	1	—	3	3	—	1: 339,982	1: 339,982	1871		
		1872	6	—	1	1	—	6	4	3	7	1: 289,766	1: 386,355	1: 165,580	1872		
32	Харьково-Николаевская	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1870	32	
		1871	—	—	1	1	—	—	1	—	1	1: 329,858	—	1: 329,858	1871		
		1872	—	1	—	1	—	—	1	—	1	1: 805,818	—	1: 805,818	1872		
33	Тамбово-Саратовская	1870	2	1	—	—	—	3	2	1	3	1: 36,702	1: 73,405	1: 24,468	1870	33	
		1871	1	—	—	—	—	1	—	1	1	—	1: 698,444	1: 698,444	1871		
		1872	2	—	—	1	—	1	1	1	2	1: 891,037	1: 891,037	1: 445,518	1872		
34	Московско-Брестская	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1870	34	(10) Изъ ежемѣсячныхъ вѣдомостей и бумагъ Тех. Ин. Ком. ж. д.
		1871	6	2	—	3	—	5	4	4	8	1: 347,506	1: 347,506	1: 173,753	1871		(11) Не принято въ расчетъ 4197 ч. проѣхавшихъ по льготнымъ билетамъ.
		1872	6	3	—	2	2	5	3	6	9	1: 981,057	1: 490,528	1: 327,019	1872		(12) Изъ ежемѣсячныхъ вѣдомостей и бумагъ Тех. Ин. Ком.
35	Новоторжская	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1870	35	
		1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1871		
		1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1872		

№	Названія дорогъ	Годъ	4. Длина дорогъ къ концу года (а)	5. Общее число пассажировъ (б)	6. Число пройденныхъ полезныхъ верстъ пробѣга	7. Свойство и число несчастныхъ случаевъ, имѣвшихъ послѣдствіемъ несчастія съ людьми (в): Сходъ съ рельсовъ	8. Столкновеніе поѣздовъ	9. Разные случаи (г)	10. Вообще	11. Общее число пострадавшихъ лицъ. По исходу несчастія: Смерть (д)	12. Раны, увѣчья и ушибы	13. Вообще	14. Отношеніе общаго числа пострадавшихъ лицъ къ числу полезныхъ верстъ пробѣга. По исходу несчастнаго случая: Смерть	15. Раны, увѣчья и ушибы	16. Вообще
36	Либавская	1870													
		1871	294	27,380	86,035	—	—	1	1 (†)	1	—	1	1: 86,035	—	1: 86,035
		1872	Idem.	121,715	517,568	1	—	3	4 (13)	3	1	4	1: 172,522	1: 517,568	1: 129,392
37	Новгородская (Узкоколейная)	1870													
		1871	68	68,416	65,967	—	—	—	— (†)	—	—	—	—	—	—
		1872	Idem.	107,430	105,469	—	—	1	1 (†)	1	—	1	1: 105,469	—	1: 105,469
38	Ряжско-Вяземская	1870	43	1,626	2,992	—	—	1	1	1	—	1	1: 2,992	—	1: 2,992
		1871	72	31,782	60,566	—	—	2	2	2	—	2	1: 30,283	—	1: 30,283
		1872	Idem.	36,649	55,428	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39	Вологодская (Узкоколейная)	1870													
		1871													
		1872	191	67,921	147,440	—	—	2	2 (†)	1	1	2	1: 147,440	1: 147,440	1: 73,720
40	Константиновская	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1872	85	31,753	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41	Петергофская (Присоединена къ Балтійск. ж. д.)	1870	51	1.046,967	220,155	—	—	2	2	1	1	2	1: 220,155	1: 220,155	1: 110,077
		1871	Idem.	1.103,169	217,786	—	1	4	5 (14)	1	10	11	1: 217,786	1: 21,778	1: 19,790
		1872													
	Итоги и средніе выводы (12)	1870	10,831 (+41,12)	15.000,764 (+25,08%)	35.585,716	20	16	457	493 (+40,45%)	211	366	577 (+43,58%)	1: 168,652	1: 97,228	1: 61,673
		1871	12,788 (+18,00)	17.755,965 (+18,36%) (15)	45.587,545 (+28,11%) (16)	19	21	539	579 (+17,44%)	255	478	733 (+27,08%)	1: 178,774	1: 95,371	1: 62,193
		1872	13,810 (+ 7,99)	21.504,187 (+21,11%) (15)	50.339,510 (+10,42) (17)	13	14	555	582 (+0,52%)	257	492	749 (+2,18%)	1: 195,873	1: 102,316	1: 67,208

Распредѣленіе пострадавшихъ лицъ. Пассажиры.

№	Названія дорогъ	Годъ	17. Обстоятельства несчастія: Случаи съ поѣздами на пути	18. При составленіи поѣздовъ на станціи	19. Случаи разнаго рода	20. Причины содѣйствовавшія несчастію: Собственная вина	21. Вина желѣзнодорожной службы	22. Случайность (е)	23. Исходъ несчастія: Смерть	24. Раны, увѣчья и ушибы	25. Вообще	26. Отношеніе числа пострадавшихъ лицъ къ общему числу пассажировъ. По исходу несчастнаго случая: Смерть	27. Раны, увѣчья и ушибы	28. Вообще	29. Отношеніе числа пострадавшихъ пассажировъ къ числу полезныхъ верстъ пробѣга. По исходу несчастнаго случая: Смерть	30. Раны, увѣчья и ушибы	31. Вообще
36	Либавская	1870															
		1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
37	Новгородская	1870															
		1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38	Ряжско-Вяземская	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39	Вологодская	1870															
		1871															
		1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40	Константиновская	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41	Петергофская	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1871	7	—	—	—	7	—	—	7	7	—	1: 157,595	1: 157,595	—	1: 31,112	1: 31,112
		1872															
	Итоги и средніе выводы	1870	32	—	1	6	15	12	4	29	33 (+94,11%)	1:3.750,191 (0,26: 1 милл.)	1: 517,267 (1,93: 1 милл.)	1: 454,568 (2,19: 1 милл.)	1:8.896,429	1:1.227,093	1:1.078,355
		1871	94	—	2	13	82	1	4	92	96 (+190,91%)	1:4.438,991 (0,22: 1 милл.)	1: 192,999 (5,18: 1 милл.)	1: 184,957 (5,40: 1 милл.)	1:11396,886	1: 495,516	1: 474,870
		1872	26	—	1	18	1	8	4	23	27 (−71,87%)	1:5.376,046 (0,18: 1 милл.)	1: 934,969 (1,06: 1 милл.)	1: 796,451 (1,25: 1 милл.)	1:12584,877	1:2.188,673	1:1.864,426

Служащіе на дорогахъ.

№	Названія дорогъ	Годъ	32. Обстоятельства несчастія: Случаи съ поѣздами на пути	33. При составленіи поѣздовъ на станціи	34. Случаи разнаго рода	35. Причины содѣйствовавшія несчастію: Собственная вина	36. Вина желѣзнодорожной службы	37. Случайность	38. Исходъ несчастія: Смерть	39. Раны, увѣчья и ушибы	40. Вообще	41. Отношеніе числа пострадавшихъ служащихъ къ числу полезныхъ верстъ пробѣга. По исходу несчастнаго случая: Смерть	42. Раны, увѣчья и ушибы	43. Вообще
36	Либавская	1870												
		1871	—	1	—	—	—	1	1	—	1	1: 86,035	—	1: 86,035
		1872	1	2	—	2	—	1	2	1	3	1: 258,784	1: 517,568	1: 172,522
37	Новгородская	1870												
		1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38	Ряжско-Вяземская	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1871	1	—	—	—	—	1	1	—	1	1: 60,566	—	1: 60,566
		1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39	Вологодская	1870												
		1871												
		1872	—	1	—	—	—	1	—	1	1	—	1: 147,440	1: 147,440
40	Константиновская	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41	Петергофская	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1871	1	1	—	1	—	1	—	2	2	—	1: 108,893	1: 108,893
		1872												
	Итоги и средніе выводы	1870	188	90	27	69	82	154	102	203	305 . . .	1: 348,879	1: 175,299	1: 116,674
		1871	180	114	38	100	75	157	105	227	332 (+8,85%)	1: 434,167	1: 200,826	1: 137,311
		1872	224	125	51	179	47	174	119	281	400 (+20,48%)	1: 423,021	1: 179,144	1: 125,848

Рабочіе на дорогахъ.

№	Названія дорогъ	Годъ	44. Обстоятельства несчастія: Случаи съ поѣздами на пути	45. При составленіи поѣздовъ на станціи	46. Случаи разнаго рода	47. Причины содѣйствовавшія несчастію: Собственная вина	48. Вина желѣзнодорожной службы	49. Случайность	50. Исходъ несчастія: Смерть	51. Раны, увѣчья и ушибы	52. Вообще	53. Отношеніе числа пострадавшихъ рабочихъ къ числу полезныхъ верстъ пробѣга. По исходу несчастнаго случая: Смерть	54. Раны, увѣчья и ушибы	55. Вообще
36	Либавская	1870												
		1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
37	Новгородская	1870												
		1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38	Ряжско-Вяземская	1870	1	—	—	1	—	—	1	—	1	1: 2,992	—	1: 2,992
		1871	1	—	—	—	—	1	1	—	1	1: 60,566	—	1: 60,566
		1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39	Вологодская	1870												
		1871												
		1872	—	—	1	—	—	1	1	—	1	1: 147,440	—	1: 147,440
40	Константиновская	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41	Петергофская	1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1871	—	1	—	—	1	—	—	1	1	—	1: 217,786	1: 217,786
		1872												
	Итоги и средніе выводы	1870	71	38	61	44	26	100	63	107	170 (+51,75%)	1: 564,852	1: 332,576	1: 209,327
		1871	101	41	68	57	49	104	85	125	210 (+23,58%)	1: 536,324	1: 364,700	1: 217,083
		1872	71	52	66	73	21	95	52	137	189 (−10,00%)	1: 968,067	1: 367,441	1: 266,346

Постороннія лица.

№	Названія дорогъ	56. Обстоятельства несчастія: Случаи съ поѣздами на пути	57. При составленіи поѣздовъ на станціи	58. Случаи разнаго рода	59. Причины содѣйствовавшія несчастію: Собственная вина	60. Вина желѣзнодорожной службы	61. Случайность	62. Исходъ несчастія: Смерть	63. Раны, увѣчья и ушибы	64. Вообще	65. Отношеніе числа пострадавшихъ постороннихъ лицъ къ числу полезныхъ верстъ пробѣга. По исходу несчастнаго случая: Смерть	66. Раны, увѣчья и ушибы	67. Вообще	3. Годъ	1. №
36	Либавская													1870	36
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1871	
		1	—	—	1	—	—	1	—	1	1: 517,568	—	1: 517,568	1872	
37	Новгородская													1870	37
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1871	
		1	—	—	—	—	1	1	—	1	1: 105,469	—	1: 105,469	1872	
38	Ряжско-Вяземская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1870	38
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1871	
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1872	
39	Вологодская													1870	39
														1871	
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1872	
40	Константиновская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1870	40
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1871	
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1872	
41	Петергофская	2	—	—	2	—	—	1	1	2	1: 220,155	1: 220,155	1: 110,077	1870	41
		—	1	—	1	—	—	1	—	1	1: 217,786	—	1: 217,786	1871	
														1872	
	Итоги и средніе выводы	57	11	1	32	3	34	42	27	69 (−4,16%)	1: 847,278	1:1.317,989	1: 515,736	1870	
		69	20	6	53	5	37	61	34	95 (+37,68%)	1: 747,336	1:1.340,810	1: 475,868	1871	
		109	18	6	74	4	55	82	51	133 (+40,00%)	1: 613,896	1: 987,049	1: 378,492	1872	

ПРИМѢЧАНІЯ.

(13) Изъ ежемѣсячныхъ вѣдомостей и Отчета Правленія.

(14) Изъ ежемѣсячныхъ вѣдомостей и бумагъ Тех. Ин. Ком. ж. д.

(15) Въ это число не вошли пассажиры Ливенской ж. д. по неимѣнію свѣдѣній.

(16) Не вошло число верстъ полезнаго пробѣга Ливенской ж. д. по неимѣнію свѣдѣній.

(17) Безъ числа верстъ полезнаго пробѣга Ливенской и Константиновской ж. д. также по неимѣнію свѣдѣній.

(12) Маленькія цифры, стоящія подъ общими итогами, означаютъ приростъ или уменьшеніе этихъ итоговъ сравнительно съ предъидущимъ годомъ, такъ напр. число пассажировъ въ 1872 г. увеличилось сравнительно съ 1871 г. на (+21,11%).

Всѣ данныя за 1869 г. нами взяты изъ Статистическаго Сборника Мин. Пут. Сообщенія. Число случаевъ со служащими и рабочими за 1870 г. въ отдѣльности мы не могли сравнивать съ предъидущимъ годомъ, такъ какъ въ 1869 г. рубрики эти были въ упомянутомъ сборникѣ соединены вмѣстѣ и потому цифра, стоящая подъ итогомъ служащихъ въ 70 г., означаетъ приростъ пострадавшихъ рабочихъ и служащихъ вмѣстѣ.

ОПЕЧАТКИ.

Во II Отдѣлѣ.

Стр.	столбецъ	строка	*Напечатано:*	*Слѣдуетъ:*
Стр. 2	столбецъ 2	строка 16 снизу:	готов осодѣйствовать	готово содѣйствовать
» 16	» 1	» 25 »	на 30,515 р.	на 300,515 р.
» 18	» 2	» 16 »	Кишишево	Кишинево
» 25	» 2	» 14 сверху:	La châtelier	Лешателье
» 27	» 1	» 1 снизу:	Качалитской	Качалинской
» 32	» 1	» 10 сверху:	Ельцъ	Ельца
» 60	» 1	» 4 и 5 »	возможности помѣщаться	предполагаемой возможности помѣщаться
» 65	» 2	» 1 снизу:	принявшимъ себя	принявшимъ на себя
» 70	» 2	» 16 сверху:	въ одномъ нимъ	въ одномъ съ нимъ
» 84	» 2	» 4 »	1873 года	1943 года
» 100	» 2	» 24 снизу:	100. Нарицательной стоимости	100 руб. нарицательной стоимости

Въ III Отдѣлѣ.

Табл. IV, стр. 5, ст. 25, въ примѣчаніи: 11-ти паровозовъ — 9-ти
» » » 26, » 4, строка 3 снизу: Гартмара — Гартмана
» » » 28, » 3, » 15 сверху: Франкель — Френкель

Табл. № XIV стр. 4 въ рубрикѣ Одесская ж. д.

За 1872 г. въ 7, 8 и 9 графахъ: — — — . . . . .
» » » » 8 графѣ въ общихъ итогахъ:

» 1870 » » 10 »	493	496.
» » » » 11 »	211	208.
» » » » 12 »	366	370.
» » » » 13 »	577	578.
» 1871 » » 10 »	579	583.
» » » » 11 »	255	253.
» » » » 12 »	478	485.
» » » » 13 »	733	738.
» 1872 » » 9 »	555	605.
» » » » 10 »	582	683.
» » » » 11 »	257	261.
» » » » 12 »	492	490.
» » » » 13 »	749	751.

